

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

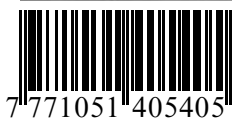
COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 3 juin 2014

(104^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME BARIZA KHIARI

Secrétaires :

**Mmes Marie-Hélène Des Esgaulx,
Marie-Noëlle Lienemann.**

1. **Procès-verbal** (p. 4397)
2. **Décision du Conseil constitutionnel sur une question prioritaire de constitutionnalité** (p. 4397)
3. **Questions orales** (p. 4397)

MISE EN CAUSE DU PRINCIPE DE CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE CRÉÉ
DANS LA LOI SUR L'EAU (p. 4397)

Question n° 780 de M. Rémy Pointereau. – MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ; Rémy Pointereau.

DESSERTE FERROVIAIRE DE LA SEINE MARITIME (p. 4398)

Question n° 794 de M. Charles Revet. – MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ; Charles Revet.

LIGNES À HAUTE TENSION SURVOLANT DES LIEUX ACCUEILLANT
DES PUBLICS SENSIBLES (p. 4400)

Question n° 765 de M. Philippe Kaltenbach. – MM. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ; Philippe Kaltenbach.

COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE GESTION DES MILIEUX AQUATI-
QUES DANS LE NORD-PAS-DE-CALAIS (p. 4401)

Question n° 783 de M. Hervé Poher. – Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; M. Hervé Poher.

EFFECTIFS DE GENDARMERIE EN ZONE RURALE (p. 4403)

Question n° 786 de Mme Anne Emery-Dumas. – Mmes Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; Anne Emery-Dumas.

SITUATION DE LA PAPETERIE ARJOWIGGINS DE WIZERNES
(p. 4404)

Question n° 776 de M. Jean-Claude Leroy. – Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion.

PROLONGATION DE L'EXONÉRATION DE COTISATION FONCIÈRE
DES ENTREPRISES POUR LES AUTO-ENTREPRENEURS (p. 4405)

Question n° 709 de M. Yvon Collin. – Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; M. Yvon Collin.

IMPOSITION DES PENSIONS ALLEMANDES PERÇUES PAR DES
RETRAITÉS RÉSIDANT EN FRANCE (p. 4406)

Question n° 779 de Mme Claudine Lepage. – Mmes Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; Claudine Lepage.

ACCORDS DE LIBRE-ÉCHANGE ET AVENIR DE LA FILIÈRE DE LA
VIANDE FRANÇAISE (p. 4407)

Question n° 788 de M. Gérard Bailly. – Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; M. Gérard Bailly.

ENTRÉE EN VIGUEUR DES MESURES EN FAVEUR DES ÉTABLISSE-
MENTS DE SANTÉ SITUÉS DANS DES ZONES À FAIBLE DENSITÉ DE
POPULATION (p. 4408)

Question n° 772 de M. Alain Bertrand. – Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; M. Alain Bertrand.

RECONSTRUCTION DE LA MATERNITÉ DES LILAS (p. 4409)

Question n° 785 de Mme Laurence Cohen. – Mmes Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; Laurence Cohen.

INTERDICTION DU DEHP DANS LES TUBULURES (p. 4411)

Question n° 789 de Mme Patricia Schillinger. – Mmes Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; Patricia Schillinger.

AVENIR DES LABORATOIRES DE BIOLOGIE MÉDICALE (p. 4412)

Question n° 793 de M. Jacques Mézard. – Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; M. Jacques Mézard.

FRAIS D'INSCRIPTION AUX ÉPREUVES DU CAP ET DU BEP
(p. 4414)

Question n° 750 de Mme Brigitte Gonthier-Maurin. – Mmes Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; Brigitte Gonthier-Maurin.

RÈGLEMENTATION DES DONATIONS FAITES AUX MUSÉES
(p. 4415)

Question n° 774 de M. Vincent Eblé. – Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; M. Vincent Eblé.

DÉPISTAGE ET MAÎTRISE DE LA TUBERCULOSE BOVINE (p. 4416)

Question n° 754 de M. Henri Tandonnet. – Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ; M. Henri Tandonnet.

Suspension et reprise de la séance (p. 4417)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT

4. **Décès d'un ancien sénateur** (p. 4417)
5. **Réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques.** – Adoption en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 4417)

Discussion générale : MM. Arnaud Montebourg, ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique ; Jean-Jacques Filleul, rapporteur de la commission du développement durable.

MM. Ronan Dantec, Louis Nègre, Jean-Claude Merceron, Mme Évelyne Didier, MM. Jean-Claude Requier, Michel Teston.

M. Arnaud Montebourg, ministre.

Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er} (p. 4433)

Amendement n° 5 rectifié *bis* de M. Louis Nègre. – MM. Louis Nègre, le rapporteur, Arnaud Montebourg, ministre. – Retrait.

Amendement n° 1 de Mme Évelyne Didier. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, Arnaud Montebourg, ministre. – Retrait.

Amendements identiques n°s 2 rectifié de M. Jean-Claude Merceron, 3 rectifié de M. Jean-Claude Requier, 4 de M. Jean Besson et 6 rectifié de M. Xavier Pintat. – MM. Jean-Claude Merceron, Jean-Claude Requier, Jean Besson, Charles Revet, le rapporteur, Arnaud Montebourg, ministre. – Rejet des quatre amendements.

Amendement n° 7 du Gouvernement. – MM. Arnaud Montebourg, ministre ; le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 (*suppression maintenue*) (p. 4436)

Vote sur l'ensemble (p. 4436)

M. Jean-Claude Lenoir.

Adoption de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

6. **Organisme extraparlamentaire** (p. 4437)
7. **Engagement de la procédure accélérée pour l'examen d'un projet de loi** (p. 4437)
8. **Activités privées de protection des navires.** – Adoption des conclusions modifiées d'une commission mixte paritaire (p. 4437)

Discussion générale : Mme Odette Herviaux, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire ; M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

MM. Charles Revet, Jean-Marie Bockel, Mme Évelyne Didier.

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-CLAUDE CARLE

Mme Leila Aïchi, MM. Yvon Collin, Jean-Jacques Filleul.

Clôture de la discussion générale.

Texte élaboré par la commission mixte paritaire
(p. 4446)

Article 12 bis (p. 4453)

Amendement n° 1 du Gouvernement. – M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Mme Odette Herviaux, rapporteur de la commission du développement durable. – Adoption.

Article 34 (p. 4454)

Amendement n° 2 du Gouvernement. – M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État ; Mme la rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'ensemble du projet de loi dans le texte de la commission mixte paritaire, modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 4454)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT

9. **Communication d'un avis sur un projet de nomination** (p. 4454)
10. **Comptes bancaires inactifs et contrats d'assurance vie en déshérence.** – Adoption des conclusions modifiées d'une commission mixte paritaire (p. 4454)

Discussion générale : MM. François Marc, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire ; Michel Sapin, ministre des finances et des comptes publics.

MM. Hervé Maurey, Éric Bocquet, Francis Delattre.

Clôture de la discussion générale.

Texte élaboré par la commission mixte paritaire (p. 4459)

Article 1^{er} (p. 4469)

Amendement n° 1 du Gouvernement. – MM. Michel Sapin, ministre; François Marc, rapporteur de la commission des finances.

Article 4 (p. 4469)

Amendement n° 2 du Gouvernement.

Article 12 (p. 4469)

Amendement n° 3 du Gouvernement.

Article 13 (p. 4469)

Amendement n° 4 du Gouvernement.

Adoption définitive de l'ensemble de la proposition de loi dans le texte de la commission mixte paritaire, modifié.

11. Communication relative à une commission mixte paritaire
(p. 4470)

12. Ordre du jour (p. 4470)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE MME BARIZA KHIARI

vice-présidente

Secrétaires :

**Mme Marie-Hélène Des Esgaux,
Mme Marie-Noëlle Lienemann.**

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente-cinq.)

1

PROCÈS-VERBAL

Mme la présidente. Le compte rendu intégral de la séance du 28 mai a été publié sur le site internet du Sénat.

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

Le procès-verbal est adopté.

2

DÉCISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL SUR UNE QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITÉ

Mme la présidente. M. le président du Conseil constitutionnel a communiqué au Sénat, par courrier en date du lundi 2 juin 2014, une décision du Conseil sur une question prioritaire de constitutionnalité portant sur le second alinéa de l'article 272 du code civil (sommés non prises en considération pour le calcul de la prestation compensatoire) (n° 2014-398 QPC).

Acte est donné de cette communication.

3

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle les réponses à des questions orales.

MISE EN CAUSE DU PRINCIPE DE CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE CRÉÉ DANS LA LOI SUR L'EAU

Mme la présidente. La parole est à M. Rémy Pointereau, auteur de la question n° 780, adressée à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

M. Rémy Pointereau. Monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ma question porte sur l'application du principe de la continuité écologique pour les cours d'eau.

Ce principe, issu de la loi du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques, dite loi « LEMA », implique la libre circulation dans les cours d'eau des espèces et des sédiments.

Comme vous le savez, monsieur le secrétaire d'État, depuis plusieurs mois, des associations et des voix de plus en plus nombreuses remettent fortement en cause ce principe, notamment au travers d'une pétition. C'est un sujet qui intéresse particulièrement mon département, le Cher.

L'Association pour la défense et le développement touristique de la vallée du Cher, le Syndicat de la vallée de l'Arnon et les élus locaux concernés m'ont alerté. J'ai souhaité plaider directement leur cause dans cet hémicycle.

Leurs arguments sont techniques et juridiques, mais leur combat est évidemment économique et s'inscrit dans le contexte actuel de crise que connaît notre pays.

Sur un plan technique, si la continuité écologique présente des avantages lorsque les cours d'eau sont en débit normal, elle est en revanche source de graves désagréments en cas d'étiage important. Le milieu aquatique confronté à un étiage sévère peut, en effet, devenir un piège mortel pour toutes les espèces qui y vivent. C'est la continuité écologique elle-même qui induit cette terrible pression en s'opposant aux retenues de soutien d'étiage. La situation serait d'autant plus alarmante que l'on observe, depuis plusieurs décennies, des étiages de plus en plus longs et sévères.

Par ailleurs, il semblerait que la continuité écologique ne présente aucun impact sur la qualité chimique des eaux de surface, qui constitue la principale menace pour la santé des êtres humains et des poissons.

Sur le plan juridique, le Conseil d'État lui-même affirme que cette exigence de continuité écologique créée par la loi de 2006 ne figure pas dans la directive-cadre européenne sur l'eau : sur ce sujet, comme sur d'autres, spécialement lorsqu'il s'agit de questions environnementales, la France va au-delà des exigences européennes.

J'attire votre attention, monsieur le secrétaire d'État, sur les conséquences socio-économiques particulièrement lourdes d'une application stricte de la loi LEMA, qui entraînerait la suppression de la plupart des usages existants sur les cours d'eau. Le principe de continuité écologique interdit la pratique des réserves d'eau pourtant encouragée auprès des particuliers et dans de nombreux secteurs d'activité comme le tourisme, l'agriculture, l'industrie et l'énergie. En période estivale, la suppression des seuils et des barrages des cours d'eau existants est une catastrophe pour le maintien des berges de nos rivières.

En conséquence, il serait utile et urgent de rendre prioritaire la lutte contre la pollution chimique de l'eau et d'assouplir le principe de continuité écologique en autorisant les barrages existants, même s'il faut les aménager pour les passer à poissons. Il convient également de préserver l'équilibre des usages, de mettre à profit les potentialités socio-

économiques résultant de l'aménagement des cours d'eau et, enfin, d'assurer à la loi LEMA ainsi modifiée une application identique sur l'ensemble du territoire.

Le Cher est un département rural que la crise n'épargne pas et où les politiques agricole, touristique et d'aménagement du territoire sont très importantes. À l'heure où l'argent est rare, pourquoi gaspiller autant de millions d'euros pour casser les retenues et les barrages qui ont été réalisés voilà quarante ans afin de réguler le débit des cours d'eau et éviter de grandes inondations ?

Dans ce contexte, monsieur le secrétaire d'État, de quelle manière le Gouvernement envisage-t-il de répondre à ces préoccupations légitimes ?

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

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Monsieur le sénateur, Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, que vous avez interrogée, vous prie de bien vouloir excuser son absence et m'a chargé de vous apporter des éléments de réponse sur les enjeux environnementaux évoqués.

L'amélioration de la qualité de l'eau et la restauration des milieux aquatiques nécessitent des actions sur de nombreux paramètres : réduire les pollutions diffuses et ponctuelles ; préserver et restaurer les habitats du lit des cours d'eau et des milieux humides... L'ensemble de ces paramètres est pris en compte, vous le savez, dans les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, les SDAGE, et les schémas d'aménagement et de gestion des eaux, les SAGE.

Des programmes de mesures définissent les actions, qu'elles soient de nature réglementaire ou contractuelle, à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs des SDAGE et pour permettre à la France de reconquérir le bon état de ses masses d'eau, comme le prévoit la directive-cadre sur l'eau.

La continuité écologique est l'un des paramètres importants pour restaurer la qualité et le bon fonctionnement des milieux aquatiques. Vous l'avez souligné, les espèces aquatiques, les poissons en particulier, ont besoin de circuler entre leurs lieux de reproduction, de croissance, d'alimentation et de repos. Or les ouvrages en cours d'eau ont pour conséquence de réduire, voire de supprimer, les possibilités de migration de ces espèces et d'accomplissement de leur cycle de vie. La qualité des habitats aquatiques est également liée au bon fonctionnement du transport sédimentaire, qui peut être perturbé par l'existence de retenues.

C'est pourquoi un plan d'action pour la restauration de la continuité écologique des cours d'eau a été lancé en 2009, renforcé ensuite par la mise en œuvre des classements des cours d'eau prévus par la loi du 30 décembre 2006.

Ce plan prévoit des mesures d'aménagement ou de suppression des obstacles à la continuité, établies au cas par cas et de manière proportionnée. Les décisions d'intervention sur les ouvrages font toujours l'objet d'une analyse tenant compte des impacts et des enjeux écologiques, de la sécurité, de la dimension patrimoniale éventuelle des ouvrages et des impératifs de gestion de l'eau sur les cours d'eau concernés.

Les effacements sont réservés à des ouvrages abandonnés et sans usage, et ne sont en aucun cas systématiques. Ce plan ne porte donc pas atteinte à l'activité économique, et il ne doit pas lui porter atteinte. En effet, des milieux aquatiques

restaurés au potentiel piscicole accru peuvent être considérés comme autant d'atouts de développement économique pour un territoire.

Vous le constatez, il y a à la fois le cadre, notamment européen, les lois, adoptées à l'échelon national, mais aussi un certain nombre d'enjeux déclinés territoire par territoire. Il se peut que des lectures très strictes soient parfois données à ces dispositions, mais il faut revenir à la réalité des textes et au principe de proportionnalité, auquel nous sommes sensibles en cette période où l'usage des finances publiques, qu'elles soient nationales ou locales, doit être optimisé.

Mme la présidente. La parole est à M. Rémy Pointereau.

M. Rémy Pointereau. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de la réponse de Mme le ministre de l'environnement, que vous m'avez transmise.

Effectivement, il convient d'être pragmatique afin de pouvoir s'adapter aux situations que nous rencontrons, comme nous l'avons fait sur le plan financier avec la loi sur l'accessibilité.

Toujours est-il qu'il faudrait peut-être amender la loi de 2006 et le Grenelle de l'environnement : certes, les agences de l'eau financent 80 % des projets d'effacement avec les collectivités, mais il reste 20 % à la charge des syndicats et des communes. Or c'est toujours de l'argent public et celui des contribuables.

À l'heure où les collectivités locales peinent à trouver des financements, notamment pour l'assainissement collectif, les agences de l'eau ne devraient-elles pas accorder la priorité aux financements des stations d'épuration pour améliorer la qualité de l'eau plutôt que de financer l'effacement de barrages qui évitent d'inonder un certain nombre de terres agricoles et de surfaces herbagères ?

Vous venez d'annoncer que l'effacement des barrages ne sera pas systématique. C'est une bonne chose, mais il serait bon de faire comprendre aux administrations locales qu'elles doivent avoir une lecture des textes un peu plus souple et appropriée au cas par cas.

DESSERTES FERROVIAIRES DE LA SEINE-MARITIME

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet, auteur de la question n° 794, adressée à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Charles Revet. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite attirer votre attention sur la dégradation de la desserte ferroviaire en Seine-Maritime, au niveau tant des installations ferroviaires que des dessertes en elles-mêmes par la SNCF.

Le projet de train à grande vitesse laissait espérer une amélioration à terme. Ce programme semble remis en cause. Qu'en est-il aujourd'hui ?

La Seine-Maritime a été un département pionnier en matière de ligne ferroviaire puisque le réseau a commencé à y « tisser sa toile » dès 1856 pour les premiers tronçons. En 1960, il fallait compter une heure quarante-cinq pour couvrir la distance Paris-Le Havre. Aujourd'hui, les temps de trajet sont souvent supérieurs à deux heures, voire à deux heures quinze, en raison de l'engorgement à l'entrée de la ceinture parisienne. C'est presque autant que pour faire Paris-Strasbourg !

Les usagers – collectif des transports ferroviaires de Haute-Normandie et fédération nationale des associations d'usagers du train – sont exaspérés par les retards chroniques, récurrents. La ligne Paris-Le Havre est en permanence aux limites de ses possibilités.

Un second tronçon ferroviaire enregistre une perte significative de qualité de service : il s'agit de la desserte Rouen-Dieppe. Alors qu'il permet à 1 000 voyageurs en week-end d'effectuer le trajet Paris-Dieppe, il est délaissé. La SNCF a supprimé cinq trains Intercités, proposant des trains express régionaux, ou TER, et des liaisons par autobus. Le comité de développement des transports ferroviaires n'admet pas l'argument de la SNCF, qui met en avant la vétusté du matériel pour justifier la suppression de trains. Il y a là un manque manifeste d'anticipation de la part de la SNCF : elle a investi 510 millions d'euros pour acquérir du matériel thermique et n'a pas pris en compte le cadencement des trains sur la ligne Rouen-Dieppe, réduisant le service et orientant les voyageurs sur des autobus ou des TER bondés.

On observe également la vétusté de la ligne historique Fécamp-Bréauté, longue de 19,6 kilomètres, sur laquelle les trains sont contraints de ralentir en raison de l'état de la voie. Des travaux sont programmés semble-t-il pour 2014-2015, même si l'on m'a parlé de suppression. Les usagers, dont l'association de défense du fer en Caux, s'interrogent sur la pérennité à moyen terme de cette liaison essentielle pour le désenclavement de Fécamp – ville que vous connaissez bien, monsieur le ministre. La région a cofinancé une étude sur le devenir des liaisons ferroviaires en pays de Caux, en évoquant notamment une liaison Le Havre-Gravenchon *via* la plaine alluviale, un allongement de la ligne Le Havre-Rolleville jusqu'à Criquetot-l'Esneval – canton dont je suis l'élu – et Goderville, avec raccordement à la ligne Fécamp-Bréauté-Gravenchon.

Les usagers s'interrogent sur les conditions d'une amélioration sensible des services de transport par le rail. Des incertitudes pèsent sur les lignes au départ du Tréport – je fais le tour de toute la Seine-Maritime (*Sourires*). La réactivation du réseau secondaire à partir des lignes existantes en site propre permettrait, outre de développer le transport collectif et donc de réduire la fréquentation automobile, que certaines familles n'aient plus l'obligation d'utiliser un second véhicule, ce qui aurait un impact financier important pour elles.

Cela pourrait également dégager des sillons sur la ligne Le Havre-Paris pour le développement du fret. Monsieur le ministre, c'est là également l'une de vos responsabilités.

Par ailleurs, un raccordement aux transports tram-train pourrait être envisagé par raccordement aux lignes tramway de la ville du Havre.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous m'indiquiez, au regard de l'ensemble de ces suggestions, quelles dispositions le Gouvernement entend mettre en place pour accélérer ce processus.

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

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le sénateur, en toile de fond, tout d'abord, comment ne pas oublier que c'est le lancement concomitant de quatre lignes à grande vitesse qui a mis à mal l'ensemble du financement du ferroviaire, notamment l'entretien nécessaire et la mise à niveau des

infrastructures de transport ? Depuis deux ans, vous le savez, je n'ai cessé de remettre de l'ordre dans les priorités, au plus proche des territoires.

Vous avez cité un certain nombre d'exemples pris dans votre département. Vous savez combien je suis attentif à l'ensemble de cette ligne. Je vais donc vous donner quelques explications.

S'agissant de la desserte de Dieppe le week-end par les trains d'équilibre du territoire, ou TET, la SNCF a été contrainte d'arrêter les prolongements de parcours de cinq trains Paris-Rouen en raison de l'obsolescence des deux locomotives thermiques.

Pour autant, je note que la SNCF et le conseil régional de Haute-Normandie ont pu aboutir à un accord en fin d'année 2013 permettant la mise en œuvre de deux nouveaux allers et retours entre Rouen et Dieppe par des correspondances efficaces en gare de Rouen entre les TER et les TET. Ce n'était pas le cas jusqu'à présent.

Je rappelle en outre que c'est le Gouvernement – et non la SNCF, contrairement à ce que vous avez dit – qui a fait le choix d'investir 510 millions d'euros pour assurer la modernisation et la circulation quotidienne des TET, qui sont notre priorité dans un cadre budgétaire extrêmement contraint. Depuis plus de trente ans, aucune commande de matériel roulant rénové n'avait été faite. En deux ans, il m'est difficile de rattraper tant de retard accumulé.

Au-delà de ces constats, cet échange renforce ma volonté de clarifier, en concertation avec les régions – actuelles ou à venir –, les missions des TER et des TET, de manière à optimiser les correspondances, au profit des usagers, et l'utilisation du réseau ferroviaire et du matériel roulant. C'est l'objet du plan « Investir pour la France », que j'ai présenté en juillet 2013, sous la responsabilité du Premier ministre d'alors.

S'agissant de la ligne Paris-Rouen-Le Havre, elle est particulièrement dégradée, en raison d'événements conjoncturels, mais pas uniquement. Néanmoins, la ponctualité des trains s'est améliorée dernièrement – mais nous partions de très loin – et atteint désormais 93 % pour les quatre premiers mois de l'année 2014. Il n'en demeure pas moins que les problèmes d'infrastructures doivent être pris en compte. Ainsi, s'agissant de la liaison Paris-Le Havre, je rappelle que la commission « Mobilité 21 » a classé le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie dans les opérations à réaliser en priorité par le Gouvernement.

Ainsi, j'ai relancé la gouvernance du projet en nommant le préfet François Philizot délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. De même, j'ai demandé à Réseau ferré de France de lancer la première phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique afin qu'en 2016 puisse être choisie une zone de passage préférentielle sur trois sections : Paris-Mantes, Rouen-Yvetot et Mantes-Évreux.

Outre l'effet de désengorgement des parties franciliennes et rouennaises, ces premières réalisations profiteront directement à la desserte du Havre et de la Haute-Normandie en offrant aux voyageurs des trajets plus confortables et une meilleure régularité pour un temps de parcours optimisé.

S'agissant enfin de la ligne Bréauté-Fécamp – et je vous remercie, monsieur le sénateur, de nous avoir fait voyager dans ce si beau pays ! –, son état a poussé RFF à mettre en place récemment une limitation temporaire de vitesse et à

envisager une fermeture à la circulation pour octobre 2014. En effet, nous devons optimiser l'utilisation des ressources. Je suis conscient que cette réponse n'est pas satisfaisante, mais nous devons nous concentrer sur le réseau national et faire en sorte, par le dialogue avec les collectivités, que les réseaux dits « secondaires », sans que leur utilité soit minimisée, puissent trouver les moyens de se restructurer.

Il appartient aux collectivités territoriales, en partenariat avec l'État, d'identifier les réponses à apporter pour donner une suite aux investissements dans ces réseaux secondaires, qui auront vocation à s'inscrire dans le volet ferroviaire des futurs contrats de plan État-région.

Ces travaux sont longs et trouvent souvent leur aboutissement en décalage par rapport aux préoccupations du quotidien.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Monsieur le ministre, vous êtes le ministre des ports et je suis moi-même rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports maritimes, lesquels recouvrent les ports. La réactivation du réseau ferroviaire secondaire permettrait de libérer nombre de sillons pour le fret. Il me semble qu'il faudrait mettre l'accent sur cette étroite complémentarité en engageant prioritairement des travaux sur ces lignes secondaires.

Par ailleurs – et j'élargis mon propos au-delà de la Seine-Maritime –, la France dispose d'un réseau ferroviaire extraordinaire. Nos aînés ont fait preuve de beaucoup de bon sens et de logique – peut-être en avaient-ils plus qu'on n'en a aujourd'hui – en maillant ainsi notre territoire. À un moment où l'on s'interroge sur la qualité de l'air, où l'on veut développer le transport collectif, ne pourrait-on pas se servir de ces 10 000 kilomètres de lignes secondaires, même si elles ne peuvent pas être réactivées sur-le-champ ? C'est bien de transférer le transport des voyageurs par voie ferroviaire vers la voie routière par car, mais quand il y a un embouteillage, le car est pris dedans ! Tel n'est pas le cas du train.

Il faudrait mener une réflexion en la matière, au sein tant de votre ministère que de la commission à laquelle Rémy Pointereau et moi-même appartenons.

M. Rémy Pointereau. Très bien !

LIGNES À HAUTE TENSION
SURVOLANT DES LIEUX
ACCUEILLANT DES PUBLICS
SENSIBLES

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Kaltenbach, auteur de la question n° 765, adressée à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

M. Philippe Kaltenbach. Un rapport de 2010 de l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail, l'AFSSET, préconise désormais de ne plus construire de bâtiments accueillant des publics sensibles dans une zone d'exclusion de cent mètres située de part et d'autre d'une ligne à haute ou très haute tension. Les publics sensibles sont les jeunes enfants, les femmes enceintes et les personnes âgées.

Cet avis a ensuite été repris dans un rapport de 2010 de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques portant sur *Les effets sur la santé et l'environnement des champs électromagnétiques produits par les lignes à haute et très haute tension*.

S'il est aujourd'hui admis qu'il ne faut plus réaliser de nouvelles constructions susceptibles de conduire au survol par une ligne à haute ou très haute tension d'une maternité, d'un hôpital, d'une maison de retraite ou encore d'un établissement scolaire – on ne peut d'ailleurs que s'en féliciter –, il convient de s'interroger sur le traitement des sites existants. En effet, il existe aujourd'hui en France des écoles, des maternités, des maisons de retraite qui sont survolées par des lignes à très haute tension. Il s'agit là d'une préoccupation aussi importante qu'ancienne pour les populations concernées. À mon sens, il semble inenvisageable de demeurer inactif à l'égard des constructions passées.

En tant que maire de Clamart pendant treize ans, j'ai eu à gérer le cas d'une ligne à haute tension qui survolait un collègue et une maternité.

Par voie d'amendement, j'ai entrepris, à deux reprises, d'apporter un début de réponse à ce problème. Mes amendements, très raisonnables, avaient pour objet de demander au gestionnaire du réseau de transport d'électricité de remettre au Gouvernement et au Parlement un rapport recensant les lignes à haute tension survolant des sites sensibles et évaluant le coût de leur enfouissement ou de leur déplacement.

Une première fois, en décembre 2011, mon amendement a été adopté dans le cadre du projet de loi renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs, porté par M. Frédéric Lefebvre, mais n'est finalement pas allé au terme de la navette parlementaire. Étant têtue, j'ai une seconde fois déposé cet amendement en janvier 2014, dans le cadre de la discussion de la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové de Mme Duflot. Cet amendement a, une nouvelle fois, été adopté par le Sénat, avant d'être finalement supprimé en commission mixte paritaire, malheureusement.

J'avoue que j'ai été impressionné par la puissance du *lobbying* de Réseau de transport d'électricité, ou RTE. Monsieur le ministre, je m'en remets désormais au Gouvernement.

Le recensement et l'évaluation de la sécurisation des sites concernés avaient vocation à être une première étape permettant de dresser un état des lieux. C'est indispensable si l'on veut avancer sur ce dossier et régler tous les cas existants.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si le Gouvernement envisage de prochaines avancées en la matière ? Allons-nous rester inertes face aux populations concernées ? Allons-nous interdire les constructions sous les lignes à haute tension et tolérer que celles qui existent demeurent et continuent d'accueillir des publics sensibles ?

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

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le sénateur, Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie vous prie de bien vouloir excuser son absence et m'a chargé de répondre à la question importante que vous lui avez posée.

L'instruction du Gouvernement du 15 avril 2013 vise à éviter dans la mesure du possible d'exposer inutilement de nouvelles populations à des niveaux de champs magnétiques que l'on trouve à proximité des ouvrages de transport d'électricité. S'appuyant sur une logique de précaution, elle ne s'applique donc qu'aux nouvelles constructions et non pas, pour l'heure, aux bâtiments existants.

L'état actuel des connaissances scientifiques ne permet pas, en effet, de fonder une éventuelle mesure d'éloignement des bâtiments existants par rapport aux lignes à haute et très haute tension.

Néanmoins, le Gouvernement travaille à lever les incertitudes scientifiques. Ainsi, les résultats de la mise à jour de l'expertise collective de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, l'ANSES, qui interviendra en janvier 2015, à la demande du Gouvernement, permettront d'alimenter la réflexion sur cette question.

Je souhaite rappeler par ailleurs que l'État a mis en place un large dispositif de surveillance et de contrôle des ondes électromagnétiques émises par les ouvrages de transport d'électricité. En effet, le décret du 1^{er} décembre 2011 prévoit que le gestionnaire du réseau public de transport d'électricité établit des plans de contrôle et de surveillance pour les lignes à très haute tension de ce réseau.

Ces plans précisent « les parties de l'ouvrage qui sont susceptibles d'exposer de façon continue des personnes à un champ électromagnétique et au droit desquelles des mesures représentatives de ce champ sont effectuées par un organisme indépendant accrédité ».

Pour les nouvelles lignes électriques, « le contrôle initial est effectué dans les douze mois qui suivent la mise sous tension de la ligne électrique ».

Quant au parc de lignes existantes, l'opérateur a jusqu'au 31 décembre 2017 pour effectuer les mesures initiales.

Ces mesures permettront d'apprécier le contexte des conclusions de l'ANSES l'an prochain et d'orienter la politique du Gouvernement.

Enfin, je veux rappeler, au nom de Mme la ministre, que, en complément des mesures réalisées dans le cadre du plan de contrôle et de surveillance, les collectivités territoriales, certaines associations, et à travers elles les particuliers, peuvent solliciter gratuitement des mesures en tout lieu auprès de RTE.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Kaltenbach.

M. Philippe Kaltenbach. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse. Je suis satisfait de constater que le Gouvernement se préoccupe de ce sujet. Je voudrais cependant souligner qu'il est difficile, pour les élus, d'expliquer sur le terrain qu'on ne peut pas construire sous des lignes à haute tension de nouvelles écoles, des maternités ou des établissements recevant des publics sensibles, alors que les structures existantes, parfois depuis dix, vingt, trente ou quarante ans, continuent à recevoir des élèves, des femmes enceintes et des personnes âgées ! Cette incohérence est difficilement compréhensible par nos concitoyens, et il faut se mettre à leur place.

Je note que vous allez engager une campagne de mesures afin d'opérer un état des lieux précis. Je serai particulièrement vigilant à cet égard, notamment concernant le collège des Petits Ponts, à Clamart. D'ailleurs, sur une initiative des parents d'élèves, un organisme agréé a procédé à des évaluations qui ne sont pas du tout réjouissantes. J'espère que ces dernières, associées à la volonté affichée du Gouvernement, conduiront les pouvoirs publics à prendre des décisions fortes en faveur de l'enfouissement ou du déplacement des lignes situées au-dessus des établissements sensibles.

D'aucuns affirment que c'est aux collectivités de prendre en charge le coût lié à ces travaux, mais celui-ci est extrêmement important : à Clamart, pour ne prendre que cet exemple, le chiffrage est de 25 millions d'euros ; or cette ville de banlieue n'a bien sûr pas les moyens financiers de financer de tels projets.

Sur ce sujet, il ne faut pas baisser les bras. Ne laissons par RTE nous endormir avec des promesses et des études à venir dans les prochaines années. Le 31 décembre 2017 me semble très loin. À mon sens, il conviendrait d'accélérer le travail de recensement et de mettre une pression forte sur RTE pour établir un état des lieux précis, afin d'envisager des solutions pour assurer la sécurité de tous nos concitoyens.

Il faut faire de la prévention pour les nouveaux bâtiments, mais également traiter les bâtiments existants.

COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE GESTION DES MILIEUX AQUATIQUES DANS LE NORD-PAS-DE-CALAIS

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Poher, auteur de la question n° 783, adressée à M. le ministre de l'intérieur.

M. Hervé Poher. Madame la secrétaire d'État, j'aimerais appeler l'attention du ministère de l'intérieur, du ministère des finances, voire du ministère de l'environnement sur l'application des articles 56 à 59 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

En effet, à compter du 1^{er} janvier 2016, les communes ou leurs groupements se voient transférer la compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations, communément appelée la GEMAPI, et auront de façon concomitante la possibilité d'instaurer une taxe pour financer cette nouvelle compétence.

Cette disposition, précisément, pourrait poser quelques problèmes aux habitants de la zone des polders, dite « pays des waterings », dans la plaine des Flandres, à cheval sur le Nord-Pas-de-Calais.

Cette zone géographique recouvre sept intercommunalités, qui appliqueront, selon toute probabilité, la taxe pour financer la compétence GEMAPI, et cela concerne près de 400 000 habitants.

Le résultat sera le suivant : on pourra trouver sur un même territoire deux types de citoyens.

Les premiers paieront une taxe, prélevée par l'EPCI, alors qu'ils ne sont pas dans une zone de waterings. À l'extrême, cette position peut être justifiée par la solidarité.

Les seconds devront payer une taxe pour l'EPCI et une redevance pour les sections de waterings, parce qu'ils habitent en zone de waterings. Cette double imposition nous pose problème. Les acteurs locaux savent que la cohabitation entre la taxe et la redevance est légalement possible, mais cela créera un sentiment d'injustice et d'incompréhension évident de la part de certains de nos concitoyens, pour ne pas dire plus !

Ma question est donc simple, madame la secrétaire d'État : comment, dans cette zone unique en France, sachant que les effets du réchauffement climatique obligeront à être de plus en plus interventionniste, peut-on mettre en place la disposition GEMAPI sans appliquer une double imposition à certaines catégories de la population ?

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Monsieur le sénateur, je salue votre implication pour votre belle région du Nord-Pas-de-Calais qui est assez particulière. Vous le soulignez d'ailleurs avec ce problème très spécifique concernant le risque d'inondation et de submersion qui, au-delà des départements du Pas-de-Calais et du Nord que vous signalez, concernerait environ 19 000 communes et presque un habitant sur quatre.

Les catastrophes de ces trente dernières années et de ce début de siècle, ou encore très récemment en Bretagne et dans le Sud-Ouest, ont démontré, si besoin en était, la vulnérabilité de nombreux points du territoire français au risque d'inondation.

C'est pour cette raison que vous avez souhaité à une très large majorité, et avec le soutien du Gouvernement, introduire dans la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles une compétence en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations, dite GEMAPI, compétence qui est confiée à titre obligatoire au bloc communal, au 1^{er} janvier 2016.

Cette compétence ne remet évidemment en cause ni l'obligation d'entretien des cours d'eau des propriétaires riverains ni les missions exercées par les associations syndicales de propriétaires, comme le prévoit l'article 59 de la loi.

Les « sections de waterings », spécificités des départements du Pas-de-Calais et du Nord, sont des associations syndicales de propriétaires. Leurs missions sont donc préservées.

Concernant plus précisément le volet financier, la compétence GEMAPI a été accompagnée de la création d'une ressource fiscale dédiée et facultative dont le plafond est fixé à 40 euros par habitant.

Vous m'interrogez sur l'articulation de cette taxe avec la taxe dite « de waterings », perçues dans les polders situés dans les départements du Pas-de-Calais et du Nord. Vous mentionnez à juste titre une différence de nature juridique entre la taxe dite « de waterings », qui doit s'analyser comme une redevance pour services rendus aux propriétaires riverains, et la taxe GEMAPI, qui constitue une contribution fiscale perçue auprès de tous les redevables assujettis aux taxes locales sur le territoire de la collectivité.

La taxe dite « de waterings » et la taxe GEMAPI, si elles visent le même objectif, ont cependant des objets différents.

La redevance syndicale finance des travaux dont la nature et l'étendue sont définies par les cahiers des charges d'exploitation des associations syndicales de propriétaires. Son montant doit tenir compte de l'intérêt pour chaque propriété de l'exécution des missions de l'association. Le produit de la taxe GEMAPI, de son côté, est affecté au financement global des charges de fonctionnement et d'investissement, lesquelles comprennent les charges constituées par le coût de renouvellement des installations ainsi que par le remboursement des annuités des emprunts, résultant de l'exercice de la compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations.

Par ailleurs, la taxe GEMAPI est facultative et, s'agissant d'une ressource affectée, les collectivités ne seront amenées à la lever qu'à la condition que la taxe dite « de waterings » soit jugée insuffisante pour financer les infrastructures.

Si les collectivités choisissent d'instituer la taxe, son montant sera déterminé au regard du coût prévisionnel annuel résultant de l'exercice de la compétence GEMAPI, minoré par les interventions réalisées par les sections de waterings.

Autrement dit, la taxe GEMAPI a vocation non pas à doubler la taxe dite « de waterings », mais à la compléter, pour que la compétence puisse être exercée comme sur le reste du territoire.

L'ambition du dispositif GEMAPI n'est pas de remettre en cause l'existant, qui démontre son efficacité localement ; elle est d'offrir les moyens juridiques et financiers aux collectivités qui font face à de réelles difficultés et qui sont dépourvues de moyens d'action.

Ma réponse devrait vous rassurer, monsieur le sénateur.

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Poher.

M. Hervé Poher. Madame la secrétaire d'État, votre réponse très complète, dont je vous remercie, me laisse quelque peu perplexe, s'agissant d'un certain nombre de points.

Le système des waterings a été créé sous Louis-Philippe ; avec la montée du niveau de la mer et différentes autres modifications climatiques, il était à bout de souffle.

En 2007, le ministère de l'environnement nous a demandé de revoir notre système. Nous avons donc entamé une réflexion à cette fin. Nous avons notamment imaginé la création d'un syndicat interdépartemental des waterings chargé de gérer tous les ouvrages d'évacuation à la mer, par exemple les écluses et les pompes, qui représentent 120 mètres cubes à la seconde lorsque le dispositif fonctionne dans sa totalité.

Auparavant, cette institution était gérée par le couple composé, d'une part, des sections de waterings et, d'autre part, des départements, qui en étaient les financeurs. À la demande de l'État, nous avons procédé à un réexamen de l'ensemble du système et avons décidé, à la suite de l'adoption de la loi GEMAPI, d'instaurer un triptyque : sections de waterings, EPCI et départements.

Nous venons d'apprendre que les départements allaient disparaître. Les EPCI vont-ils récolter la charge de l'institution ? Les sections pourront-elles assumer tout cela ? Nous n'en savons rien, et l'interrogation est totale.

Par ailleurs, madame la secrétaire d'État, les EPCI ne sont certes pas obligés de créer la taxe, mais vous savez très bien qu'ils le feront automatiquement lorsqu'on leur en donnera la compétence.

Une étude a été réalisée par une mission d'expertise économique et financière. Selon celle-ci, nous pourrions compter sur 5 millions d'euros d'investissements sur plusieurs années en n'appliquant que 6,92 euros par feuille d'impôt. Mais quelle sera la réaction des contribuables lorsqu'ils apprendront qu'ils doivent payer deux fois ? Chez nous comme ailleurs, les gens ont quelquefois la tête près du bonnet ! Je préfère donc vous prévenir des conséquences de tels changements !

Les services de l'État, avec lesquels nous travaillons en toute tranquillité et pleine confiance, et nous-mêmes allons être très ennuyés. Un système fonctionne, il a fait ses preuves. Le niveau de la mer est en train de monter. Or, bien que nous sachions que nous nous dirigeons, à échéance plus ou moins proche, vers une catastrophe, nous sommes impuissants, dans la mesure où nous serons confrontés à un problème social. Même 6 euros – au rythme où les choses avancent, ce ne sera même plus le prix d'un paquet de cigarettes –, par principe, les habitants n'ont pas à les payer en plus!

EFFECTIFS DE GENDARMERIE EN ZONE RURALE

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Emery-Dumas, auteur de la question n° 786, adressée à M. le ministre de la défense.

Mme Anne Emery-Dumas. Madame la secrétaire d'État, j'introduirai mon propos par quelques chiffres, qui illustrent la situation des effectifs de gendarmerie présents dans mon département, la Nièvre.

La particularité de ce département réside dans le fait que 83 % des Nivernais habitent en zone « gendarmerie ». Cela signifie que les gendarmes assurent la sécurité de 311 des 312 communes que compte la Nièvre et couvrent 99,7 % du territoire.

Nous avons donc toutes les caractéristiques du département rural, avec notamment des zones d'interventions très étendues.

Or, aujourd'hui, je suis très préoccupée par les risques qui pèsent sur les effectifs de gendarmerie dans mon département, inquiétude d'autant plus vive que, depuis quelques années maintenant, nous assistons en zone rurale au développement de nouvelles formes de délinquance très spécifiques : vols de matériels dans les exploitations agricoles et dans les petites entreprises, abattage et dépeçage de bétail à même le pré, recrudescence de cambriolages, vols de cuivre mettant à mal les réseaux France Télécom, SNCF, etc.

Face à cette situation nouvelle, les élus nivernais ont décidé de réagir afin d'apporter un soutien à leurs concitoyens et d'assurer une sécurité indispensable au développement serein des activités économiques et agricoles du département. Une convention a été signée, en novembre 2013, entre l'Union amicale des maires de la Nièvre et le groupement de gendarmerie départementale, avec pour objet de renforcer les liens entre élus et gendarmes.

La réussite des dispositifs mis en place, notamment avec la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance et les textes qui l'ont complétée, est liée au soutien actif que peuvent apporter les forces de sécurité nationales aux élus.

La préservation de l'harmonie et de la tranquillité publique, qui est au cœur du mandat des élus locaux, suppose en effet une action collective et un engagement sans faille.

Vous le savez, madame la secrétaire d'État, la gendarmerie adapte son maillage territorial en permanence, sur la base des critères suivants : le volume de population protégée, l'activité des unités, notamment le volume de faits de délinquance constatés, et l'étendue des espaces à surveiller.

Dans le cadre de la convention signée voilà quelques mois, les acteurs locaux ne peuvent remplir leurs missions que si l'État garantit un niveau suffisant de présence des gendarmes dans les départements.

La faiblesse démographique du département de la Nièvre fait qu'il compte actuellement 1 gendarme pour 795 habitants. Ce chiffre est inférieur à la moyenne nationale, qui s'élève à 1 pour 1 000. Cette situation fait craindre une réorganisation des brigades et une réduction en conséquence de la couverture du territoire.

Il ne faudrait pas que les critères que je viens d'évoquer servent de base à une modification des effectifs des personnels de gendarmerie dans la Nièvre. Les spécificités géographiques de notre département influent sur la difficulté d'exercice des missions assumées par les gendarmes présents.

Madame la secrétaire d'État, pouvez-vous nous préciser aujourd'hui dans quelles conditions l'État envisage d'assurer, au nom de l'intérêt général, la permanence effective des services de gendarmerie dans nos territoires ruraux ?

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Madame la sénatrice, permettez-moi avant tout d'excuser M. le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve, qui est retenu ce matin. Je tiens à vous assurer combien il a le souci de la sécurité, en particulier dans les zones rurales du territoire français, au rang desquelles figure votre très beau département de la Nièvre.

Votre question a fait l'objet d'une étude attentive de la part de la direction générale de la gendarmerie nationale.

Vous le savez, la gendarmerie a pour mission d'assurer la sécurité des citoyens et l'ordre public sur 95 % du territoire national, plus particulièrement dans les zones rurales et péri-urbaines ainsi que sur les voies de communication. Que ce soit en milieu urbain ou en milieu rural, en centre-ville, en banlieue ou jusque dans les lieux d'habitation les plus isolés, chacun doit avoir droit au même niveau de sécurité.

À cet égard, il faut rappeler les dégâts de la révision générale des politiques publiques, la RGPP. Au total ce sont 13 700 emplois de policiers et de gendarmes qui ont été supprimés entre décembre 2007 et décembre 2012. C'est là une baisse sans précédent! (*Mme Anne Emery-Dumas acquiesce.*)

Aussi, le Président de la République a pris un engagement fort : renforcer les moyens humains de la police et de la gendarmerie. Dorénavant, non seulement les départs à la retraite sont compensés poste pour poste, mais 500 emplois supplémentaires de policiers et de gendarmes sont créés chaque année. Nous ne pourrions pas compenser tous les postes détruits, mais ce gouvernement a fait le choix de revenir dans des territoires que la précédente majorité avait abandonnés.

J'en viens, plus spécifiquement, au département dont vous êtes l'élue. Au 1^{er} juin 2014, le tableau des effectifs théoriques du groupement fait état de 393 personnels pour la Nièvre, ce qui porte le ratio à 1 gendarme pour 798 habitants. En 2012, ce chiffre était de 1 pour 801. Ainsi, le ratio s'est légèrement amélioré ces deux dernières années, alors que la moyenne nationale s'établit à 1 gendarme pour 925 habitants.

Concernant la délinquance, et en particulier les atteintes aux biens, la Nièvre a subi, depuis 2012, une augmentation comparable à la tendance nationale. Elle reste malgré tout l'un des départements les plus sûrs de France, avec un taux annuel de criminalité qui s'élève à 16,28 atteintes aux biens pour 1 000 habitants tandis que la moyenne nationale métropolitaine se situe à 21,55.

La gendarmerie nationale adapte en permanence son dispositif territorial afin de garantir l'efficacité opérationnelle de ses unités départementales. Dans ce cadre, elle tient compte des évolutions des bassins de population, de vie et de délinquance pour procéder aux ajustements locaux nécessaires. Ces opérations sont indispensables pour conserver la cohérence du dispositif et de l'action des forces de sécurité avec l'environnement démographique et délictuel de leurs zones de compétence.

Actuellement, aucun projet de dissolution d'unité n'est en cours et aucune mesure d'organisation ne vise à diminuer les effectifs du groupement de la Nièvre. Cette précision devrait être de nature à vous rassurer !

La lutte contre la délinquance doit concerner tous les territoires, et chacun de nos concitoyens doit pouvoir bénéficier du même niveau de protection, qu'il vive en zone urbaine ou en zone rurale. Aucun effort ne sera épargné pour y parvenir : c'est l'engagement que prend le Gouvernement devant les Français.

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Emery-Dumas.

Mme Anne Emery-Dumas. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de ces éléments. Le seul terme qui m'inquiète un peu, c'est l'adverbe « actuellement » que j'ai entendu à la fin de votre réponse. J'espère sa durée de vie suffisamment longue pour nous permettre d'être rassurés pour plusieurs années !

SITUATION DE LA PAPETERIE ARJOWIGGINS DE WIZERNES

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Leroy, auteur de la question n° 776, adressée à M. le ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique.

M. Jean-Claude Leroy. Je remercie par avance Mme la secrétaire d'État de bien vouloir répondre à cette question, qui s'adresse à M. Montebourg.

Je souhaite en effet attirer l'attention du Gouvernement sur la situation de la papeterie Arjowiggins située à Wizernes, dans le Pas-de-Calais, et, de manière plus générale, sur le sort de l'industrie papetière en France.

En effet, la vente de l'usine voire sa fermeture, à défaut de repreneur d'ici à juin 2015, ont été annoncées le 10 avril dernier. Le groupe papetier Sequana, propriétaire d'Arjowiggins, s'est engagé dans une restructuration des divisions « papiers graphiques » et « papiers de création », auxquelles appartient l'usine wizernoise, qui produit essentiellement des papiers couchés, comme les papiers glacés.

Plusieurs critères ont été invoqués pour justifier cette décision. Tout d'abord, a été mise en avant la baisse des ventes de papiers d'impression et d'écriture, en régression de 8 % par an depuis 2008, avec une baisse des volumes de 5 % attendue pour les trois prochaines années. S'ensuit une surproduction, qui tire les prix vers le bas. S'ajoutent à

cela des coûts de production élevés pour la pâte à papier, les produits chimiques et l'énergie, qui constitue un poste important.

Si l'on peut comprendre ces tensions externes, l'erreur principale du groupe n'a-t-elle pas été, année après année, d'appauvrir le budget de la recherche et développement, qui lui aurait sans doute permis de rebondir, tant la diversité des productions de papier est large ?

Le 24 mai dernier, plus de 3 000 personnes ont pu, grâce aux travailleurs de cette entreprise, visiter le site et constater la modernité des installations. Dans ces conditions, pouvons-nous accepter qu'une telle entreprise disparaisse purement et simplement du paysage industriel de l'Audomarois ?

J'ajoute qu'à ce jour les carnets de commande sont pleins. L'appareil de fabrication est en bon état et sa flexibilité permet d'assurer diverses productions comme des emballages, des suremballages et des produits porteurs comme les sacs en papier.

La recherche d'un repreneur se pose donc comme une exigence. Pourtant, certains doutent de la volonté de la direction d'agir en ce sens, en raison notamment de l'existence de clauses de non-concurrence qui pourraient décourager des repreneurs potentiels. Certes, on nous a indiqué récemment que la clause de non-concurrence pourrait ne pas être appliquée. Parallèlement, on nous a dit qu'elle s'appliquerait au niveau de la recherche d'un éventuel repreneur mais pas au niveau de la reprise ! De quoi parlons-nous ? Qu'en est-il exactement ?

Par ailleurs, dans la réponse apportée à la question posée par l'un de nos collègues de l'Assemblée nationale, il a été fait état d'un accord signé sous l'égide du ministère entre les actionnaires et les banques. Qu'en est-il également ? Que contient cet accord ?

Les 307 salariés du site de Wizernes sont inquiets pour leur avenir, et l'enjeu va bien au-delà d'eux puisqu'on estime que l'on peut multiplier par 3,5 l'impact sur l'emploi. Il faut en effet ajouter aux 307 postes du site proprement dit tous les emplois induits, c'est-à-dire ceux des sous-traitants, transporteurs, chaudronniers, dont certains travaillent presque exclusivement avec la papeterie. L'impact sur le commerce local doit également être pris en compte.

Madame la secrétaire d'État, nous savons que les pouvoirs publics interviennent dans cette société par le biais de la Banque publique d'investissement, la BPI. Aussi, nous demandons au Gouvernement de tout mettre en œuvre pour sauver le site de Wizernes. Nous vous le demandons au nom de tous les travailleurs de cette industrie papetière, qui sont convaincus que cette dernière a encore un avenir.

Ma question est simple : quelles actions l'État entend-il mener pour sauver le site de Wizernes en évitant, dans un premier temps, que toutes les productions rentables soient transférées vers d'autres sites, ce qui empêcherait tout espoir de reprise ?

La Vallée de l'Aa est encore l'une des premières régions papetières de France. Travaillons ensemble pour qu'elle le reste.

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Monsieur le

sénateur, je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence d'Arnaud Montebourg. Je tiens, par cette réponse, à vous détailler l'ensemble des actions menées au titre de ce dossier par le Gouvernement, et en particulier par le ministère de l'économie et du redressement productif.

Le 10 avril 2014, la direction du groupe papetier Sequana a annoncé un projet de réorganisation du groupe comportant la cession, ou la fermeture, en l'absence de repreneur, de trois sites industriels dont celui de Wizernes dans le Pas-de-Calais. Cette annonce fait suite à la publication des résultats de l'année 2013 qui – vous l'avez dit – ont été marqués par une perte nette de 301 millions d'euros. Qui plus est, ils succèdent à une perte de 123 millions d'euros l'année précédente.

Le groupe Sequana est l'un des leaders mondiaux du secteur du papier avec ses deux filiales Arjowiggins pour la fabrication et Antalis, numéro un en Europe de la distribution de papier. Le groupe emploie 10 500 collaborateurs, dont plus de 2 900 en France.

L'ampleur des risques sur les plans économique et social a conduit l'État à se mobiliser très tôt.

Anticipant les difficultés du groupe liées à la dégradation du marché que vous avez signalée, le ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique avait engagé en amont un processus de négociation entre les actionnaires et les banques pour résoudre les difficultés liées à l'ampleur des pertes. Le groupe Sequana a ainsi pu annoncer, ce même 10 avril, disposer de l'accord de ses banques et de ses actionnaires pour une restructuration de sa dette et une augmentation de capital de 64 millions d'euros, à laquelle Bpifrance souscrira effectivement.

À la suite de demandes exprimées par les salariés, deux organismes ont été mandatés pour mener la prospection en vue d'une reprise de l'usine. Le groupe Sequana a choisi un cabinet de renommée internationale, et les pouvoirs publics ont mobilisé l'Agence française pour les investissements internationaux, l'AFII.

Par ailleurs, la recherche de repreneurs sera menée au niveau mondial auprès de l'ensemble des acteurs, y compris non papetiers, pouvant offrir des perspectives industrielles à ces sites de production, et ce pendant un an. Le ministre a donc obtenu la suppression de la clause de non-concurrence, comme vous le souhaitiez.

Localement, un lien est proposé entre les acteurs de l'agence de développement économique de Saint-Omer, Nord France Invest, correspondant naturel de l'AFII, et le cabinet mandaté par le groupe, afin de garantir une bonne cohérence dans les recherches.

En lien avec les services de l'État en région, c'est-à-dire le commissaire au redressement productif, la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi – la DIRECCTE – du Nord-Pas-de-Calais, l'agence de développement économique de Saint-Omer et Arjowiggins, un travail va être amorcé afin d'anticiper les difficultés des sous-traitants qui vous préoccupent, et qui résultent de la baisse d'activité prévue sur le site de Wizernes à compter de janvier 2015.

PROLONGATION DE L'EXONÉRATION DE COTISATION FONCIÈRE DES ENTREPRISES POUR LES AUTO-ENTREPRENEURS

Mme la présidente. La parole est à M. Yvon Collin, auteur de la question n° 709, adressée à M. le secrétaire d'État auprès du ministre des finances et des comptes publics, chargé du budget.

M. Yvon Collin. Je souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur les conséquences, pour les collectivités territoriales, de l'article 55 de la loi de finances rectificative pour 2013, relatif à la prolongation de l'exonération de cotisation foncière des entreprises, la CFE.

Initialement, il était prévu que les auto-entrepreneurs exerçant l'option pour le prélèvement fiscal forfaitaire libératoire seraient exonérés de la CFE, et ce pour une période de deux ans à compter de l'année suivant celle de la création de leur entreprise.

Madame la secrétaire d'État, vous le savez, le bénéfice de cette exonération a été étendu, par la loi de finances pour 2011, à tous les auto-entrepreneurs à compter des impositions établies au titre de l'année 2010.

La loi de finances rectificative pour 2012 a ensuite prorogé d'un an, au titre de ladite année, l'exonération de CFE pour les auto-entrepreneurs qui avaient déjà bénéficié de cette exonération pour les deux années consécutives précédentes.

Ces dispositions successives, conjuguées à celle de la loi de finances rectificative précitée, pèsent une nouvelle fois sur les finances locales.

En effet, le financement de l'exonération, assumé à 50 % par l'État et à 50 % par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale, ou EPCI, crée une charge à ce jour durable, car issue d'une disposition élargie puis reconduite.

Aussi, la prolongation de l'exonération remet en cause le principe constitutionnel d'autonomie financière des collectivités territoriales, dont nous avons beaucoup débattu au Sénat, en 2012, dans le cadre des États généraux de la démocratie territoriale.

C'est pourquoi, au titre du projet de loi de finances rectificative pour 2013, j'avais déposé avec mes collègues du RDSE un amendement tendant à supprimer cet article 55. Sans méconnaître la nécessité de soutenir les micro-initiatives entrepreneuriales, il me semble fondamental de donner aux collectivités territoriales la visibilité à long terme dont elles ont besoin pour gérer leur budget.

En conséquence, malgré les garanties apportées *via* la loi organique du 29 juillet 2004, le Gouvernement envisage-t-il, dans le cadre de la grande réforme territoriale, de renforcer le principe de stabilisation fiscale, par exemple dans l'esprit du chantier déjà engagé sur la stabilisation des normes ?

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

Mme Ségolène Neuville, *secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion.* Monsieur le sénateur, je tiens tout d'abord à excuser M. le secrétaire d'État au budget, qui m'a chargée de répondre très précisément à votre question.

Afin de prendre en compte les capacités contributives peu élevées de certains redevables, et dans l'attente de la mise en place du nouveau barème de base minimum de la CFE, prévu à l'article 76 de la loi de finances pour 2014, l'article 55 de la loi de finances rectificative pour 2013, que vous évoquez, prolonge effectivement l'exonération de CFE pour les auto-entrepreneurs. L'objectif est de ne pas laisser à leur charge, au titre de l'année 2013, un montant de CFE susceptible de menacer la pérennité de leur activité.

En droit, le Conseil constitutionnel a déjà jugé que le principe d'une participation financière des collectivités au coût d'un dégrèvement décidé par le législateur n'était pas en soi attentatoire au principe de libre administration. Voilà qui devrait déjà vous libérer d'un doute.

Le dispositif provisoire – car il est provisoire – d'allègement voté prévoit une exonération de prise en charge de façon équitable, à hauteur de 50 millions d'euros par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale dotés d'une fiscalité propre concernés et à hauteur de 70 millions d'euros par l'État.

Par ailleurs, cette décision prise par le législateur à la fin de 2013 de maintenir l'exonération, une dernière fois – une dernière année – n'a pas entamé l'autonomie financière des collectivités en les privant d'une recette, puisque les auto-entrepreneurs étaient déjà exonérés de CFE auparavant, comme vous l'avez signalé. Elles ont été privées, pour une nouvelle année, d'une chance de recettes supplémentaires, mais n'ont donc pas réellement, au sens propre, subi de perte.

On peut même conclure que, à la fin de 2013, nous avons remédié à cette situation s'agissant des collectivités locales et mis fin à l'exonération pour l'avenir en faisant rentrer les auto-entrepreneurs dans le nouveau barème de CFE, dans des conditions de lissage et d'égalité avec les très petites entreprises artisanales.

Je ne doute pas que, sur le terrain, vous accordiez une très grande importance au maintien de ces très petites entreprises artisanales qui apportent de l'emploi et de l'activité économique dans les territoires ruraux.

Mme la présidente. La parole est à M. Yvon Collin.

M. Yvon Collin. Je voudrais remercier Mme la secrétaire d'État de cette réponse qui, en vérité, ne me surprend pas.

Il ne m'a pas échappé que le principe n'est pas très lourd en conséquences financières pour les collectivités locales. Il ne s'agit pas – que l'on me comprenne bien – de tirer sur les auto-entrepreneurs, dont je connais l'efficacité et le dynamisme! Je crois néanmoins que les collectivités locales éprouvent vraiment le besoin d'être sécurisées et rassurées sur les recettes dont elles disposent dans la période un peu difficile que nous vivons.

Je posais cette question pour lancer en quelque sorte un appel à la vigilance: il s'agit d'éviter de grever par trop les recettes des collectivités locales, au gré des différentes lois de finances.

IMPOSITION DES PENSIONS ALLEMANDES PERÇUES PAR DES RETRAITÉS RÉSIDANT EN FRANCE

Mme la présidente. La parole est à Mme Claudine Lepage, auteur de la question n° 779, adressée à M. le ministre des finances et des comptes publics.

Mme Claudine Lepage. Ma question s'adressait en effet à M. le ministre des finances et des comptes publics. Elle porte sur l'accord de principe, conclu à la fin du mois de décembre 2013, entre le ministre de l'économie et des finances français et son homologue allemand, qui porte sur l'imposition des retraites allemandes perçues par les titulaires de pensions résidant en France.

En effet, depuis 2005, l'Allemagne prévoit que les pensions de retraite versées par le système social allemand aux retraités résidant à l'étranger sont assujetties à l'impôt sur le revenu en Allemagne. Cette législation concerne notamment près de 50 000 Français, qui doivent, depuis 2005, déclarer ces pensions en Allemagne, bien que le Trésor allemand n'ait commencé à exiger les sommes dues qu'à partir de 2010, rendant le versement des arriérés particulièrement problématique pour un grand nombre de retraités.

De plus, cette imposition est vécue comme une injustice. En effet, parce qu'ils sont considérés comme non-résidents par le centre des impôts allemand, les retraités ne bénéficient pas des abattements auxquels ils auraient droit s'ils résidaient en Allemagne.

Grâce à cet accord, les retraites versées aux résidents français ne seront plus soumises qu'à l'impôt français. Cependant, les travailleurs frontaliers étant seuls mentionnés dans le communiqué du ministre, j'aimerais savoir ce qu'il en est des autres Français ayant travaillé en Allemagne, qu'on ne saurait oublier.

Par ailleurs, madame la secrétaire d'État, je souhaiterais que vous m'indiquiez où en sont les négociations sur les modalités techniques du dispositif et quelle est, notamment, la date d'entrée en vigueur envisagée.

Enfin, puisqu'il n'est pas prévu que le dispositif soit rétroactif, je désirerais savoir si une solution est prévue pour les retraités devant encore s'acquitter de lourds arriérés.

Et, dernière question, quelles sont les contreparties demandées par l'Allemagne?

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Madame la sénatrice, la convention fiscale franco-allemande du 21 juillet 1959 autorise l'Allemagne à imposer les pensions de source allemande perçues par un résident de France.

Les modalités d'imposition par l'Allemagne de ces pensions, y compris les pensions de réversion, relèvent de la souveraineté de cet État dès lors qu'elles respectent les termes de notre convention fiscale.

Néanmoins, la situation de nos compatriotes percevant une pension de source allemande, qu'ils soient ou non anciens travailleurs frontaliers, a retenu toute l'attention du Gouvernement.

Aussi, après plusieurs années de discussions constantes avec le gouvernement allemand, un accord de principe a pu être trouvé sur ce sujet en 2013 entre le ministre de l'économie et des finances, Pierre Moscovici, et son homologue allemand, Wolfgang Schäuble. Il acte le principe du versement d'une compensation financière à l'Allemagne en contrepartie de l'attribution à la France du droit exclusif d'imposer les retraites des contribuables concernés pour l'avenir.

Afin de définir les modalités techniques et pratiques de la mise en œuvre de cet accord qui, vous vous en doutez, ne sont pas simples, et pour qu'il puisse s'appliquer le plus rapidement possible, les administrations fiscales française et allemande sont en contact étroit en vue d'une finalisation de ce dispositif au cours des prochains mois s'agissant notamment du montant, à définir, de la compensation financière.

Je peux vous assurer, madame la sénatrice, que nous faisons le maximum pour parvenir à un accord le plus rapidement possible avec nos partenaires.

Mme la présidente. La parole est à Mme Claudine Lepage.

Mme Claudine Lepage. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, de ces précisions.

Je retiens de votre intervention que les non-frontaliers seront également inclus dans cet accord.

Je comprends très bien que vous ne soyez pas encore en mesure de me donner une date précise à partir de laquelle cet accord entrera en vigueur. Cela étant, au nom des non-frontaliers, je vous remercie!

ACCORDS DE LIBRE-ÉCHANGE ET AVENIR DE LA FILIÈRE DE LA VIANDE FRANÇAISE

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Bailly, auteur de la question n° 788, adressée à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre des affaires étrangères et du développement international, chargée du commerce extérieur, de la promotion du tourisme et des Français de l'étranger.

M. Gérard Bailly. Je souhaitais attirer l'attention de Mme la secrétaire d'État chargée du commerce extérieur sur l'accord de libre-échange que la Commission européenne négocie actuellement avec les États-Unis, dans une très grande discrétion, et qui pourrait acter l'ouverture du marché européen à droits de douane nuls à de nombreuses productions.

Sur ce sujet grave et vaste, je ne retiendrai que la question qui concerne la viande bovine américaine, laquelle pourrait être importée en plusieurs centaines de milliers de tonnes et produite selon des normes opposées à celles qui sont imposées à nos professionnels sur le plan sanitaire, sur le plan environnemental et sur le plan du bien-être animal.

Ces négociations interviennent après l'accord obtenu, en octobre dernier, avec le Canada, qui prévoit l'ouverture du marché européen à 65 000 tonnes de viande bovine canadienne à droits nuls et sans aucune réciprocité en termes de contraintes de production.

Ces négociations font peser sur la filière bovine française et européenne une double menace.

D'abord, sur le plan économique, de telles importations à droits nuls seraient particulièrement destructrices pour notre filière « viande bovine ». Parce que les systèmes de production du Canada, des États-Unis et des pays du Mercosur ne sont pas soumis aux contraintes sanitaires, sociétales et sociales imposées aux producteurs français et européens, leurs viandes peuvent être, de ce fait, extrêmement compétitives en prix.

C'est donc dans une situation de concurrence déloyale sans précédent que nos entreprises pourraient être plongées avec, à la clé, la destruction de nos troupeaux de races à viande, la fermeture d'exploitations et d'entreprises d'abattage ou de découpe, la suppression de milliers d'emplois contribuant directement à l'animation de nos territoires ruraux.

Ensuite, sur le plan sociétal, alors que les professionnels du secteur, soutenus par les pouvoirs publics, mettent tout en œuvre pour restaurer la confiance des consommateurs, renforçant la transparence au sein des filières, on ne saurait justifier la commercialisation sur notre marché de viandes produites à partir d'animaux largement traités aux antibiotiques, engraisés dans des parcs qui peuvent contenir jusqu'à 30 000 bovins - les exploitations françaises ne comptent guère que 60, 100, 200, voire 300 bovins au maximum -, sans parler de la possibilité de carcasses décontaminées à l'acide lactique!

Comment continuer à se battre pour toujours plus de traçabilité en France et en Europe, quand nos frontières s'ouvrent sans contraintes à des produits issus d'un pays où cette notion n'a aucun sens?

Après l'affaire de la viande de cheval, je rappelle que les consommateurs français sont à 82 % opposés à l'introduction en France de viandes produites à partir d'animaux nourris au maïs ou soja OGM avec utilisation d'antibiotiques ou autres activateurs de croissance.

Je demande donc à Mme la secrétaire d'État de bien vouloir être notre interprète auprès du Gouvernement pour qu'il s'oppose très fermement à la position de la Commission européenne. Cette dernière, pour laquelle la filière « viande bovine » n'est pas une filière d'avenir, a décidé de miser sur l'importation, en échange, naturellement, de concessions obtenues par l'Europe sur des intérêts commerciaux plus offensifs!

Ce sacrifice de la viande bovine française est d'autant moins stratégique que ce secteur, essentiel pour la viabilité d'importants territoires ruraux, est devenu l'un des rares à n'être délocalisables ni en travailleurs ni en capitaux. Il serait d'autant plus surprenant que les pouvoirs publics aient la volonté de détruire notre savoir-faire et l'exception française au profit des grands groupes à capitaux étrangers!

Pourrions-nous savoir – cela peut intéresser tous mes collègues sénateurs et toute la filière d'élevage – où en sont ces négociations, madame la secrétaire d'État? Je sais que le dernier acte s'est déroulé très récemment, du 19 au 23 mai, en Virginie, à Arlington. Pourrions-nous savoir ce que la France entend défendre dans cette affaire et quelle est la stratégie du gouvernement français.

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Monsieur Bailly, je voudrais excuser Mme Fleur Pellerin, secrétaire d'État auprès du ministre des affaires étrangères et du développement international, chargée du commerce extérieur, de la promotion du tourisme et des Français de l'étranger. Mais c'est tout le Gouvernement qui est préoccupé par la filière bovine et qui entend vos inquiétudes. À titre personnel, en tant que médecin, je porte une grande attention à la santé liée à l'alimentation. En tant qu'élue d'un département rural, j'ai, bien entendu, accordé une importance toute particulière à votre question.

Je souhaite vous répondre, point par point et très précisément. Cette réponse, nous l'avons élaborée conjointement, Fleur Pellerin et moi-même.

Monsieur le sénateur, le Gouvernement a donc bien pris note de vos préoccupations concernant les négociations du partenariat transatlantique.

Ces négociations ont été officiellement lancées en juillet 2013, après que les États membres de l'Union européenne ont adopté le mandat de négociation de la Commission.

Depuis lors, les équipes de négociation européennes et américaines se sont rencontrées à cinq reprises, et un premier échange d'offres tarifaires a déjà eu lieu. Dès l'ouverture des discussions, la France a plaidé pour davantage de transparence et s'est prononcée en faveur de la publication du mandat.

À ce titre, elle s'attache à informer les parties prenantes, ainsi que la société civile, de l'avancée des négociations. La Commission organise également des événements pour les représentants de la société civile. Je continuerai à plaider auprès de nos partenaires communautaires pour plus de transparence et à multiplier les actions d'information des professionnels et de la société civile en France.

Le Gouvernement vous rejoint sur le fait que les conditions d'élevage sont très différentes de part et d'autre de l'Atlantique, notamment en matière de réglementation sanitaire, de bien-être animal, mais également en termes de standards sociaux et environnementaux.

D'une part, nous comprenons que ces multiples contraintes engendrent un surcoût pour les opérateurs européens et imputent d'autant leur compétitivité. La France a toujours soutenu sa filière de production de viande bovine, qui crée de la valeur, des emplois, et contribue au maintien du tissu rural, auquel nous sommes tous attachés. Récemment, elle a réaffirmé sa position à l'occasion de la réforme de la politique agricole commune en soutenant notamment un rééquilibrage des aides en faveur de l'élevage.

C'est pourquoi, à la demande de la France, et grâce au soutien d'autres États membres, telles l'Irlande ou la Pologne, la viande bovine a été classée comme produit sensible dans l'offre européenne.

Si une exclusion totale des négociations ne semble pas envisageable, ce produit devrait faire l'objet d'un traitement spécifique, probablement sous la forme d'un contingent tarifaire à droit nul ou réduit. Les autorités françaises plaideront en faveur d'un contingent minimal et seront particulièrement attentives à ce que les concessions faites dans le cadre de l'accord avec le Canada ne servent pas de précédent non seulement pour la suite des négociations transatlantiques, mais aussi pour d'autres accords à venir, comme le Mercosur. Elles attachent également une grande importance à ce que l'ensemble de ces concessions ne concoure pas à déstabiliser la filière de production française.

D'autre part, vous craignez de voir arriver sur le marché européen de la viande bovine issue d'animaux élevés dans des conditions différentes de celles qu'impose la législation européenne.

À ce sujet, je tiens à vous rappeler que la préservation des acquis des consommateurs européens figure dans le mandat de négociation de la Commission européenne. Les États membres et la Commission le disent clairement : les actes législatifs européens de base, comme ceux qui concernent l'interdiction de la viande aux hormones ou, plus générale-

ment, ceux qui visent à protéger la vie et la santé humaines, l'environnement et les intérêts des consommateurs, ne font pas partie des négociations.

Le contingent qui a été octroyé dans le cadre de l'accord avec le Canada n'est d'ailleurs ouvert qu'aux exportations de viande bovine issue d'animaux élevés dans des conditions qui satisferont l'ensemble de ces exigences.

Vous pouvez donc être entièrement rassuré sur ce point, monsieur le sénateur.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Bailly.

M. Gérard Bailly. Je remercie Mme la secrétaire d'État pour sa réponse qui contient un certain nombre de points positifs. Elle évoque ainsi un traitement *a minima*, pour éviter des tonnages trop importants, une prise en compte spécifique de la filière viande de production de viande et le fait que l'accord avec le Canada ne constitue pas un précédent.

Oui, tout cela est positif. Je souhaite toutefois que cette réponse orale puisse être déterminante dans toutes les discussions. Il n'est pas souhaitable que l'agriculture, en particulier la filière viande, serve de variable d'ajustement des services et de l'industrie, une situation que nous avons connue durant les décennies précédentes.

Ces accords prévoient une exception culturelle. Pourquoi ne pas également envisager une exception « agricole » ? Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, nous craignons qu'un afflux trop important de viande sur notre marché ne détruise cette filière bovine dont j'ai évoqué l'importance dans ma question.

Des collègues du Massif central sont présents, qui connaissent très bien l'importance de la filière bovine pour le devenir de ces territoires, la lutte contre la désertification et la protection de l'environnement. Je vous rappelle que, dans ce pays, treize millions d'hectares sont entretenus par les ruminants : il serait très préjudiciable, ne serait-ce que pour l'environnement, que cette filière souffre.

Madame la secrétaire d'État, vous avez fait référence à votre profession, pour laquelle je nourris une grande estime. Dans le domaine de la santé, on demande aux éleveurs français beaucoup d'efforts et il ne serait pas compréhensible que l'on puisse importer des animaux dont la production ne répond pas aux mêmes exigences. Tel était l'objet de ma question.

ENTRÉE EN VIGUEUR DES MESURES EN FAVEUR DES ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ SITUÉS DANS DES ZONES À FAIBLE DENSITÉ DE POPULATION

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Bertrand, auteur de la question n° 772, adressée à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

M. Alain Bertrand. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, la loi de financement de la sécurité sociale pour 2014 prévoit, en son article 41, que « lorsqu'elles répondent à des critères d'isolement géographique, les activités mentionnées à l'article L. 162-22 exercées par des établissements de santé » - le plus souvent des hôpitaux - « situés dans des zones à faible densité de population, peuvent être financées selon des modalités dérogatoires aux articles L. 162-22-6 et L. 162-22-10, sous réserve que les prestations d'hospitalisation assurées par ces établissements et la situation financière de ceux-ci le justifient ».

En d'autres termes, il s'agit d'extraire ces établissements, au moins en partie, du dispositif de la tarification à l'activité, ou T2A. Ces établissements hospitaliers, anciennement appelés « centres hospitaliers généraux », c'est-à-dire des hôpitaux de territoire, se caractérisent par l'éloignement des métropoles, des agglomérations et des grandes villes, ainsi que par une offre généraliste et des missions nombreuses, étendues et indispensables aux territoires, aux citoyens et à la politique de santé publique.

Or le dispositif de la T2A, certes vertueux, est, par essence, inadapté aux hôpitaux situés en zone à faible densité de population, qui répondent par nature à un besoin de santé publique – les Français y sont très attachés –,...

M. Jacques Mézard. C'est vrai !

M. Alain Bertrand. ... pour un faible nombre d'habitants et donc génèrent moins de recettes d'activité représentatives d'un faible nombre d'actes. Il s'agit ainsi de centres hospitaliers qui, couvrant tout un territoire mais peu de patients, et réalisant peu d'actes, se trouvent dans l'impossibilité d'équilibrer leurs comptes.

L'article 41 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2014 permet donc de corriger ce déséquilibre.

Afin, toutefois, que cette disposition soit mise en œuvre, le texte précise qu'un « décret en Conseil d'État » doit être pris pour déterminer les « modalités dérogatoires de financement, les critères permettant de caractériser l'isolement géographique des activités concernées ainsi que les critères d'éligibilité des établissements de santé tenant, d'une part, à la densité de population des zones dans lesquelles ils sont situés » – ce devrait être assez simple à déterminer – « et, d'autre part, aux prestations qu'ils assurent et à leur situation financière ».

Ce décret est d'une importance cruciale pour les hôpitaux de territoire en Lozère, comme dans d'autres territoires hyper-ruraux.

Aussi ma question est simple, madame la secrétaire d'État : quand ce décret si important sera-t-il publié ?

M. Jacques Mézard. Excellent ! Judicieux ! (*Sourires.*)

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

Mme Ségolène Neuville, *secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion.* Monsieur le sénateur, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Mme Marisol Touraine. Je vais répondre à la question précise que vous posez sur le système de tarification des hôpitaux ruraux.

Vous l'avez dit, l'article 41 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2014 a introduit une excellente disposition prenant en compte la spécificité de ces établissements de santé pour lesquels la tarification à l'activité ne convient absolument pas, dans la mesure où elle requiert l'augmentation du nombre d'actes réalisés, ce qui est impossible quand il n'y a pas assez de patients, à moins d'imaginer d'augmenter le nombre d'actes par patient, ce qui irait à l'encontre d'une bonne prise en charge médicale.

Il était donc logique d'imaginer un autre système de financement pour ces établissements de santé, et c'est tout l'esprit de cet article 41.

L'article prévoit une fixation par les ministres chargés de la santé et de la sécurité sociale, sur proposition de chaque directeur général d'agence régionale de santé, de la liste des établissements éligibles à ce financement spécifique. C'est bien ici que réside la difficulté : établir la liste des établissements qui pourront disposer de ce financement, ceux qui sont situés dans des zones très rurales et qui présentent un risque de désertification médicale. Il me semble que la Lozère pourrait, en effet, être concernée.

Vous l'avez évoqué, un décret en Conseil d'État est nécessaire pour permettre la bonne application de cette disposition. Il a vocation à encadrer strictement les critères d'éligibilité au financement. Il précisera, notamment, les critères d'isolement géographique et de faible densité démographique, ainsi que les autres critères d'éligibilité sur la base desquels la ministre fixera la liste des établissements retenus ; il encadrera également strictement le ou les modèles de financement adaptés.

Ce décret d'application est en cours de finalisation. Pourquoi un tel délai ? Tout simplement parce que Marisol Touraine a souhaité recueillir l'avis des représentants des fédérations hospitalières sur les conditions de mise en œuvre de la mesure. Cette concertation est en cours et devrait encore se poursuivre durant quelques jours, voire quelques semaines.

Vous posez une question précise et je vous réponds non moins précisément : l'objectif de la ministre est d'adresser le projet de décret au Conseil d'État avant l'été, en vue d'une sélection définitive des établissements concernés par le dispositif.

J'ajoute que cette disposition s'inscrit dans le cadre plus global de la réforme d'ensemble du modèle de financement des établissements de santé que Marisol Touraine a engagée dès sa nomination en qualité de ministre des affaires sociales et de la santé, et qui constitue l'une de ses priorités.

Pour terminer, monsieur le sénateur, je m'associe à Marisol Touraine pour saluer votre implication en faveur de votre territoire, la Lozère, dont vous savez porter avec beaucoup de conviction les dossiers !

M. Yvon Collin. Voilà un bel hommage ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Bertrand.

M. Alain Bertrand. Je remercie Mme la secrétaire d'État pour sa réponse, ainsi que Mme Marisol Touraine, qui va prochainement adresser ce projet de décret au Conseil d'État après propositions des agences régionales de santé. Cela me satisfait pleinement.

RECONSTRUCTION DE LA MATERNITÉ DES LILAS

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen, auteur de la question n° 785, adressée à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

Mme Laurence Cohen. Madame la secrétaire d'État, depuis plus de quatre années, la maternité des Lilas est menacée de fermeture. Il s'agit d'un établissement symbolique et emblématique pour nombre de couples, qui font le choix de cette structure réputée pour ces méthodes innovantes et humaines depuis cinquante ans. J'espère que cet anniversaire sera l'occasion pour le Gouvernement d'écouter les personnels, les patients et les élus afin de déboucher sur une issue positive.

Rappelons rapidement les faits.

En 2007, toutes les autorités reconnaissent la vétusté des locaux et leur inadéquation. Un projet de reconstruction du bâtiment est acté. L'intervention de la municipalité des Lilas permet de trouver un terrain, et une somme de 1,5 million d'euros est alors investie dans ce projet.

En juillet 2011, tout est prêt pour une réouverture en 2013, quand M. Evin, directeur général de l'agence régionale de santé d'Île-de-France, décide de suspendre le projet.

En septembre 2012, au lendemain de la signature de la convention d'adossment institutionnel de la maternité des Lilas avec le groupe hospitalier « Diaconesses Croix Saint-Simon », l'ARS annonce la reconstruction de la maternité et le déblocage de 6 millions d'euros. Cette annonce ne se concrétisera jamais.

Dans une lettre de juin 2013, l'ARS annonce l'arrêt définitif du projet de reconstruction et propose une solution alternative : le transfert au centre hospitalier intercommunal de Montreuil. L'argument avancé est le déficit de 2 millions d'euros de la maternité des Lilas. L'ARS refuse pourtant d'admettre que ce déficit est le résultat de mesures nouvelles qui ont été imposées à ce CHI.

Tout le monde sait alors que le projet médical de la maternité des Lilas ne peut être respecté dans les locaux du CHI de Montreuil. Les différentes instances représentatives, la commission médicale d'établissement, l'assemblée générale du personnel, ou bien encore le conseil d'administration de l'association Naissance, regroupant la maternité des Lilas et les hôpitaux des Diaconesses et de la Croix Saint-Simon, viennent alors de voter à l'unanimité contre le projet de transfert à Montreuil.

De nombreux élus se mobilisent pour que la maternité des Lilas reste aux Lilas. J'ai moi-même été à l'initiative d'un appel adressé au Président de la République, en décembre dernier, signé par plus de cent trente élus, toutes tendances politiques confondues.

Le personnel de l'établissement et les couples sont, eux aussi, très mobilisés et mènent régulièrement des actions pour sensibiliser Marisol Touraine, ministre de la santé.

Hélas, le 6 mai dernier, le groupe hospitalier « Diaconesses Croix Saint-Simon » a annoncé qu'il se retirerait de l'association Naissance à partir de la fin du mois d'août.

Cette décision est lourde de conséquences : elle conduit soit à la disparition pure et simple de la maternité des Lilas soit à son rattachement au groupe hospitalier « Diaconesses Croix Saint Simon », mais amputée de son centre d'interruption volontaire de grossesse, qui réalise plus de mille IVG par an. Quel recours sera proposé à toutes ces femmes ? Aller à l'étranger ? Au vu des remises en cause de ce droit partout en Europe, il y a de quoi s'insurger !

Madame la secrétaire d'État, avec un personnel aussi compétent et motivé, et une municipalité très investie, il est encore temps d'éviter un gâchis humain, médical et financier.

Aussi, ma question est simple : conformément à l'engagement pris le 8 mars 2012 par le candidat François Hollande, Mme la ministre prendra-t-elle la décision politique de faire en sorte que cette maternité soit reconstruite et maintenue aux Lilas ?

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Madame la sénatrice, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Mme Marisol Touraine.

Je souhaite vous répondre point par point.

La maternité des Lilas, vous l'avez dit, est une structure pionnière et emblématique, même si, aujourd'hui, les pratiques qu'elle a contribué à mettre en place se retrouvent dans de nombreuses autres maternités.

Personne ne conteste la nécessité de revoir ses locaux. Le soutien des pouvoirs publics n'a jamais été remis en question sur ce dossier, bien au contraire. Une aide à l'investissement de l'État avait d'ailleurs été accordée en 2009 pour la reconstruction de la maternité, à hauteur de 6,6 millions d'euros.

Face à une situation financière très dégradée, ce sont bien les aides exceptionnelles de l'agence régionale de santé d'Île-de-France qui ont permis à cet établissement de fonctionner. Laissez-moi vous donner les chiffres : ces aides auront représenté 2 millions d'euros pour 2012, 2,5 millions d'euros pour 2013, et au moins 2 millions d'euros pour 2014 !

S'agissant du projet de reconstruction sur le site Gütermann, aux Lilas, un important autofinancement était prévu, mais, sans capital et sans capacité d'emprunt, la maternité des Lilas, qui plus est simple locataire des murs, s'est trouvée dans l'impossibilité de financer les 24 millions d'euros nécessaires à cette opération, malgré les 6,6 millions d'euros d'aides publiques.

De plus, le groupement hospitalier « Diaconesses Croix Saint-Simon » a indiqué que les comptes de la maternité faisaient apparaître des déficits beaucoup plus importants que ceux qui avaient été initialement annoncés. Cette nouvelle situation a conduit le groupement hospitalier à remettre en question son soutien.

L'agence régionale de santé d'Île-de-France, avec la volonté de préserver la maternité des Lilas, je tiens à le souligner, a alors examiné la faisabilité d'un scénario alternatif : l'implantation de la maternité des Lilas dans des locaux vacants à proximité, sur le site du CHI de Montreuil.

Les études de l'ARS d'Île-de-France ont montré que, pour un investissement de 8 à 10 millions d'euros, il était possible d'installer la maternité dans ces locaux, tout en garantissant le respect de son autonomie, de ses spécificités et de son projet médical.

L'expertise indépendante menée à la demande de Mme la ministre par le professeur René Frydman à l'automne 2013 a ainsi montré qu'une implantation à Montreuil était tout à fait compatible avec le projet médical des Lilas.

Nous sommes donc face à deux projets : la reconstruction sur le site Gütermann, aux Lilas, pour un coût de 23 millions d'euros ; l'implantation sur le site du centre hospitalier intercommunal de Montreuil, pour un investissement de 10 millions d'euros.

Marisol Touraine s'est engagée à plusieurs reprises à ce que l'aide dévolue à la maternité des Lilas s'élève à 10 millions d'euros. La ministre ne s'oppose pas au projet initial de reconstruction de la maternité sur place, aux Lilas, dès lors qu'il ne coûte pas plus cher et que les collectivités locales ou d'autres financeurs peuvent apporter des crédits complémentaires.

J'ajoute que Marisol Touraine a fait du droit à l'interruption volontaire de grossesse et de son remboursement, chacun le reconnaîtra ici, l'une de ses priorités.

Pour répondre tout à fait à votre question précise, des solutions seront trouvées concernant le centre d'interruption volontaire de grossesse, quelle que soit la localisation de la nouvelle maternité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Les propos de Mme la secrétaire d'État peuvent paraître apaisants, mais ils ne tiennent pas compte de l'investissement des personnels, de leur qualité et de leurs compétences, notamment en termes de diagnostic, alors qu'il s'agit d'un point primordial.

Dès lors que les instances concernées affirment dans leur ensemble qu'il n'est pas possible de transférer cette maternité à Montreuil, il faut savoir les entendre. Il y a là un déficit d'écoute ; on ne fait pas vivre la démocratie sanitaire.

Par ailleurs, il est assez paradoxal que Marisol Touraine défende certaines mesures importantes, comme vous l'avez indiqué, madame la secrétaire d'État – les parlementaires ont voté la suppression de la notion de détresse pour une femme voulant demander l'IVG, et le remboursement à 100 % de l'IVG est désormais inscrit dans le code de la sécurité sociale – et prenne une décision qui remettrait en cause la possibilité de réaliser 1 000 interruptions volontaires de grossesse.

En outre, le sort réservé aux maternités de proximité est très préoccupant : je l'avais souligné lors de l'examen de la proposition de loi tendant à instaurer un moratoire sur les fermetures de service et d'établissements de santé ou leur regroupement, que nous avons déposée, le nombre de maternités est passé de 1 369 en 1975 à 554 en 2008 et, en dix ans, ce sont 130 centres d'interruption volontaire de grossesse qui ont disparu.

À la lumière de ces faits, il importe que le soutien soit réel et que, par respect pour l'engagement des personnels et des élus et en considération de leur opiniâtreté, ainsi que de celle des couples, le Gouvernement ne fasse pas la sourde oreille et entende l'expression de toutes les compétences de ces personnels. Sinon, le risque est grand non seulement que la maternité ferme, mais également que les personnels soient totalement anéantis par une telle décision et les parents, complètement désappointés.

La responsabilité du Gouvernement en la matière est entière. Les agences régionales de santé ne considèrent cette question que d'un point de vue comptable, ce qui est contraire à l'éthique que nous défendons à gauche.

INTERDICTION DU DEHP DANS LES TUBULURES

Mme la présidente. La parole est à Mme Patricia Schillinger, auteur de la question n° 789, adressée à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

Mme Patricia Schillinger. Ma question, qui s'adresse à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé, concerne la loi du 24 décembre 2012 visant à la suspension de la fabrication, de l'importation, de l'exportation et de la mise sur le marché de tout conditionnement à vocation alimentaire contenant du bisphénol A.

Plus particulièrement, en son article 3, la loi prévoit que, à compter du 1^{er} juillet 2015, l'utilisation de tubulures comportant du DEHP est interdite dans les services de pédiatrie, de néonatalogie et de maternité.

Or les entreprises qui fournissent les dispositifs médicaux sont aujourd'hui confrontées à de nombreuses difficultés et ne seront pas en mesure de fournir le nouveau matériel en juillet 2015 et d'assurer pleinement la sécurité des patients.

En effet, des incertitudes existent toujours quant à la composition du produit de remplacement. Les effets à long terme des produits alternatifs au DEHP ne sont pas connus, et des études sont toujours en cours.

Par exemple, il n'existe à ce jour aucune alternative au DEHP présentant des caractéristiques comparables, notamment pour ce qui est de la durée de conservation des globules rouges jusqu'à 42 jours. Le produit de remplacement proposé à l'heure actuelle ne permettrait qu'une conservation de 28 jours, ce qui poserait des problèmes d'approvisionnement sanguin.

De plus, des études complémentaires doivent être réalisées pour ce qui concerne la résistance et la fiabilité des produits.

Comme vous le savez, madame la secrétaire d'État, à partir du moment où une solution alternative est choisie pour la fabrication d'un dispositif de collecte et de transfusion de sang, un délai minimum de trois ans est nécessaire avant que le matériel ne soit disponible sur le marché, auquel s'ajoute une phase de deux ans pour la France, ce qui nous conduit au 1^{er} juillet 2017.

La situation est identique pour les dispositifs médicaux cardiovasculaires. Les entreprises ont la capacité de procéder à ce changement technologique, mais, pour des raisons de sécurité, elles ne peuvent pas le faire à l'échéance de juillet 2015.

Par ailleurs, la loi prévoyant l'interdiction du DEHP ne précise pas les types de tubulures concernés. Dans la transfusion sanguine, il s'agit d'un ensemble : les poches de sang, tubulures, embouts, canaux ne peuvent être considérés individuellement.

Si les principales entreprises fournissant le matériel médical se retirent de notre pays, les répercussions seront catastrophiques. Il faut donc évaluer le rapport entre le bénéfice que le matériel procure au patient et le risque qu'il lui fait courir.

Madame la secrétaire d'État, dites-nous quels types de tubulures sont concernés par cette loi et si le Gouvernement envisage de reporter l'interdiction du DEHP, afin d'aider les entreprises à s'adapter à cette mesure et, surtout, d'assurer la sécurité des patients ?

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Madame la sénatrice, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Marisol Touraine. Je vous répondrai de façon précise.

Vous avez attiré l'attention du Gouvernement sur l'article 3 de la loi du 24 décembre 2012 visant à la suspension de la fabrication, de l'importation, de l'exportation et de la mise sur le marché de tout conditionnement à vocation alimentaire contenant du bisphénol A.

Il est important de préciser que cet article interdit l'utilisation du DEHP - de *DiEthylHexyl Phthalate* en anglais - dans les tubulures destinées à être utilisées au sein des services de pédiatrie, de néonatalogie et de maternité. Cette interdiction prendra effet à compter du 1^{er} juillet 2015 ; celle-ci ne concerne pas l'utilisation du DEHP dans les poches destinées à contenir des produits sanguins labiles.

Vous indiquez que les entreprises qui fournissent les dispositifs médicaux sont aujourd'hui confrontées à de nombreuses difficultés et ne seront pas en mesure de fournir le nouveau matériel en juillet 2015 ni d'assurer pleinement la sécurité des patients, car il n'existe pas à ce jour d'alternative au DEHP présentant des caractéristiques comparables.

La restriction d'utilisation du DEHP est nécessaire, au regard notamment du rapport établi à la demande des autorités européennes dès 2008 par le Comité scientifique des risques sanitaires émergents et nouveaux sur la sécurité des dispositifs médicaux contenant du PVC plastifié au DEHP utilisés pour les nouveau-nés et d'autres populations éventuellement à risque.

Ce rapport indique que, même en l'absence de preuves cliniques et épidémiologiques d'effets délétères chez l'homme, les doses auxquelles sont exposés les patients dans certaines procédures médicales, notamment répétées, suscitent l'inquiétude. Il souligne aussi un risque particulier d'intoxication aiguë due à l'exposition au DEHP du nouveau-né en unités de soins intensifs de néonatalogie.

Du fait de sa petite taille, de sa vulnérabilité physique et des nombreux soins reçus au travers de dispositifs médicaux contenant du DEHP, le nouveau-né est en effet très exposé.

C'est pour toutes ces raisons que Marisol Touraine a soutenu l'initiative parlementaire relative à l'article 3 de la loi précitée.

En ce qui concerne les tubulures, il est indispensable d'appuyer toutes les initiatives permettant la mise en œuvre, dans les meilleures conditions, des dispositions de la loi du 24 décembre 2012.

Au vu de ces éléments, vous comprendrez, madame la sénatrice, que Marisol Touraine soit particulièrement attachée à ce que la loi s'applique le plus rapidement possible.

Mme la présidente. La parole est à Mme Patricia Schillinger.

Mme Patricia Schillinger. Madame la secrétaire d'État, j'ai bien entendu la réponse de Mme Touraine, mais celle-ci n'est pas claire s'agissant des tubulures autorisées pour la transfusion sanguine à partir de 2017.

J'attire l'attention du Gouvernement sur le fait que l'autorisation d'un médicament ou d'un dispositif médical doit obligatoirement répondre à la question du rapport entre le bénéfice qu'il apporte au patient et le risque qu'il lui fait courir. S'il est toujours possible de se passer d'un jouet ou d'un conditionnement alimentaire, il n'en est pas de même d'un traitement médical, qui, par définition, présente toujours des risques. Il est donc nécessaire d'évaluer ces risques pour estimer si ceux-ci sont inférieurs aux bénéfices attendus pour le patient.

De plus, le produit de remplacement prévu pour les tubulures risque d'être plus dangereux que le DEHP. Aussi, il me semble important de laisser un peu de temps aux entreprises pour réaliser l'ensemble des études relatives à la fiabilité et à la sécurité du matériel médical.

AVENIR DES LABORATOIRES DE BIOLOGIE MÉDICALE

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard, auteur de la question n° 793, adressée à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

M. Jacques Mézard. Ma question concerne l'avenir des laboratoires de biologie médicale.

En France, ces laboratoires occupent une place centrale dans le parcours de soins des patients. Contrairement à plusieurs de nos voisins européens, qui ont privilégié une approche plus « industrielle » de la biologie médicale, la France se distingue par la proximité, un suivi personnalisé avec un professionnel et la rapidité dans le rendu des résultats.

Malheureusement, ces dernières années, l'évolution de la biologie médicale a conduit les laboratoires à faire d'importants investissements, qui étaient nécessaires, et a subi l'assaut de grands groupes financiers connus – et reconnus, d'ailleurs ! –, qui ont vu là l'occasion d'accroître leurs dividendes.

La loi du 30 mai 2013, qui avait été préparée sous le précédent quinquennat, a été présentée comme devant mettre un terme à cette situation d'insécurité juridique, préjudiciable aux professionnels et aux patients. L'enjeu de ce texte était prétendument de garantir une biologie médicale de proximité et de qualité, et d'enrayer la financiarisation de ce secteur.

Aujourd'hui, quelle est la situation ?

Un an après l'adoption de cette loi, nous constatons tous, sur nos territoires, que non seulement ce texte n'a pas empêché la disparition des laboratoires de proximité, mais que, pis encore, le mouvement s'est accéléré !

Lors des débats en séance publique, le groupe du RDSE avait pourtant alerté le ministre qui siégeait alors au banc du Gouvernement – je constate ce matin que le Gouvernement est, si je puis dire, une et indivisible ! (*Sourires.*) Nous avions d'ailleurs été l'un des seuls groupes, avec le groupe CRC, à voter unanimement contre ce texte. Nous étions alors conscients du lobbying efficace, et inquiétant, qui s'était alors manifesté avec le concours de courroies de transmission bien introduites.

La réforme a imposé des normes industrielles particulièrement lourdes et inadaptées aux petites structures indépendantes qui les mettent en grande difficulté financière. Les laboratoires de proximité sont contraints de vendre à des groupes financiers, qui licencient le personnel et suppriment les machines. Ils deviennent de simples centres de prélèvements ou des boîtes aux lettres, totalement déshumanisés, puisque plus aucune analyse n'est effectuée sur place. Les prélèvements sont envoyés vers des plateaux techniques toujours plus éloignés des territoires ruraux, ce qui, bien sûr, augmente les délais d'attente et supprime tout suivi personnalisé des patients, devenus de simples codes-barres. Il pourra d'ailleurs en être de même avec la réforme régionale !

Aussi, madame la secrétaire d'État, je vous remercie de bien vouloir me préciser si le Gouvernement entend prendre des mesures pour préserver les laboratoires de proximité, indispensables au maintien d'un tissu sanitaire local de qualité, et, si oui, lesquelles.

Par ailleurs, comment le Gouvernement entend-il lutter contre les groupes financiers qui ont malheureusement mis le grappin sur ce secteur ?

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Monsieur le sénateur, je vous prie, tout d'abord, de bien vouloir excuser l'absence de Marisol Touraine. Je vais vous répondre de façon d'autant plus précise que j'étais rapporteur à l'Assemblée nationale du texte qui devait devenir la loi de 2013.

La réforme adoptée visait avant tout à assurer la qualité des examens réalisés. En effet, il avait été constaté dans un certain nombre de laboratoires, en France, des erreurs dans les résultats et les analyses, qui pouvaient être dramatiques pour certains patients. Or, avant toute chose, notre objectif est de permettre l'égalité d'accès aux soins pour tous sur l'ensemble du territoire, avec, pour ce faire, une offre de proximité de qualité.

Par ailleurs, cette loi tendait à lutter contre la financiarisation du secteur, qui est l'une de vos craintes. Nous souhaitons en effet éviter une situation identique à celle que connaissent nos partenaires européens. En France, la biologie médicale est une activité médicale, et non commerciale. Nous tenons beaucoup à cet aspect des choses, et Marisol Touraine y est particulièrement attachée.

Tel est l'objet de ce texte, qui interdit à un même laboratoire de biologie médicale d'avoir le monopole de l'ensemble de l'activité de biologie médicale sur un territoire de santé donné.

L'obligation d'accréditation, dont vous avez parlé, représente sans doute un investissement pour les professionnels de la biologie médicale, mais elle concourt à l'amélioration des pratiques dans ce secteur. Du reste, madame la sénatrice, je tiens à vous rassurer : la quasi-totalité des laboratoires de biologie médicale ont obtenu, au 31 octobre 2013, la preuve d'entrée dans la démarche d'accréditation sans laquelle ils n'auraient pas pu continuer de fonctionner.

La possibilité pour ces laboratoires de s'organiser en structures multi-sites est une nouveauté introduite par la loi du 30 mai 2013 ; elle vise à donner aux professionnels la liberté de s'organiser de manière optimale pour réaliser les examens de biologie médicale. Les laboratoires multi-sites fournissent une offre d'examen de biologie médicale plus diversifiée. En outre, ils permettent, sur un même territoire rural, le maintien de plusieurs sites à des endroits différents.

Certes, les examens les plus spécifiques ne sont réalisés que sur un seul site, ce qui nécessite des transports ; mais c'est le prix de la qualité. En effet, quand un laboratoire ne réalise un examen très spécifique qu'une fois par semaine, voire une fois par mois, la plupart du temps il le fait mal. De là vient que ces examens, pour être de qualité et faire l'objet de contrôles suffisants, doivent être confiés à des sites qui les réalisent de manière fréquente.

Ainsi, monsieur Mézard, l'organisation des différents sites sur le territoire permet de mieux répondre aux besoins des patients. Permettez-moi d'illustrer mon propos par quelques résultats chiffrés.

Le coût direct de l'accréditation, facturé par le comité français d'accréditation, le COFRAC, comprend les frais d'instruction des dossiers, les frais d'évaluation et la redevance annuelle du maintien du service public d'accréditation ; il représente, en moyenne, de 0,25 à 0,5 % du chiffre d'affaires annuel d'un laboratoire.

Des coûts supplémentaires, que l'on peut évaluer entre 1 et 1,5 % du chiffre d'affaires, sont supportés par certains laboratoires : ils correspondent à des recrutements, par exemple de qualifiés, ou à des opérations de contrôle métrologique des équipements.

Il faut remarquer que ces dépenses liées à l'accréditation affectent probablement davantage les laboratoires qui n'ont pas réalisé de démarches particulières d'amélioration et de vérification de la qualité avant la réforme de la biologie médicale, alors qu'ils y ont pourtant été incités par le guide de bonne exécution des analyses de biologie médicale.

Au total, l'investissement dans la qualité au titre de la démarche d'accréditation est évalué entre 1,25 et 2 % du chiffre d'affaires d'un laboratoire. Ce coût reste modeste et amortissable du fait des économies résultant des restructurations dues aux regroupements.

À la faveur de ces regroupements, qui ne sont pas, monsieur le sénateur, synonymes de financiarisation, le nombre des laboratoires est passé de 4 000 avant la réforme à 1 300 : 1 000 laboratoires privés et 300 laboratoires publics. Concrètement, de nombreux laboratoires mono-sites ont fusionné entre eux, notamment dans les territoires ruraux ; ce faisant, du reste, ils ont concrétisé des collaborations qui existaient déjà, sous la forme de partage d'analyses ou d'une présence alternée des biologistes.

Je tiens à souligner que ces regroupements n'ont pas modifié, au bout du compte, le nombre total de sites en France ; ce nombre est demeuré constant depuis 2010, ce qui a permis de maintenir l'offre de proximité.

Comme vous pouvez le constater, monsieur le sénateur, la réforme de la biologie médicale a bien les mêmes objectifs que ceux que vous avez énoncés : une biologie de qualité et de proximité.

Au demeurant, si vous désirez faire part à Marisol Touraine de problèmes propres à votre département, le Cantal, la ministre sera bien entendu à votre écoute.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard.

M. Jacques Mézard. Madame Neuville, autant je puis souscrire au discours du médecin, autant je ne puis pas souscrire à la réponse de la secrétaire d'État, une réponse technocratique qui ne correspond pas à la réalité du terrain.

Dans les faits, à quoi assistons-nous depuis un an ? À la reprise pratiquement contrainte et forcée de nombreux petits laboratoires par des structures financières. Telle est la réalité ; elle ne concerne pas seulement mon département, mais tous les départements, y compris les plus peuplés – je pense, par exemple, aux Bouches-du-Rhône.

Ce phénomène, qui de surcroît s'accélère, résulte d'un choix qui, venant du gouvernement actuel, peut tout de même étonner, car il ne s'accorde guère avec la sensibilité de celui-ci.

Je ne citerai pas les noms des grands groupes qui profitent de la situation actuelle ; le fait est qu'ils ont été efficaces. Je connais des cas dans lesquels certains praticiens ont été obligés de céder leur laboratoire à un prix très bas, sans même pouvoir travailler les cinq ou six mois de plus pour prendre leur retraite, parce qu'ils n'avaient pas d'autre solution.

Aussi bien, madame la secrétaire d'État, il y a les chiffres que vous avez présentés, et que, du reste, je ne conteste pas, et il y a la réalité. Il faut voir aussi que les pourcentages sont fonction du chiffre d'affaires. L'accréditation était vraisemblablement nécessaire, mais on n'a pas prévu les instruments financiers pour aider les laboratoires de faible dimension à en supporter les coûts.

Malheureusement, c'est encore une fois – je le dis parce que je le pense profondément – le résultat d'une réforme d'inspiration financière réalisée de manière très technocratique.

FRAIS D'INSCRIPTION AUX ÉPREUVES DU CAP ET DU BEP

Mme la présidente. La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin, auteur de la question n° 750, adressée à M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Madame la secrétaire d'État, depuis environ cinq ans, le service interacadémique des examens et concours, le SIEC, dont le champ de compétence couvre les académies de Paris, Créteil et Versailles, réclame des frais aux familles dont les enfants s'inscrivent aux épreuves du certificat d'aptitude professionnelle, le CAP, et du brevet d'études professionnelles, le BEP.

Cette pratique est inacceptable.

D'abord, elle est illégale au regard du principe de gratuité des examens, réaffirmé dans un rapport de l'inspection générale de l'éducation nationale. Dans ce rapport de 2002, on lit que, depuis la circulaire sur la gratuité scolaire de 2000, « la gratuité des examens est complète à tous les niveaux de l'enseignement scolaire : CAP/BEP, diplôme national du brevet, baccalauréat ; tous les droits d'inscription ont été supprimés. »

Ensuite, cette pratique apparaît discriminatoire dans la mesure où elle concerne exclusivement les élèves de CAP et de BEP : de tels frais, en effet, ne sont pas exigés des candidats au baccalauréat.

Elle est également injuste, car elle vient pénaliser des élèves qui, souvent, appartiennent à des milieux socioprofessionnels défavorisés.

Comment en est-on arrivé là ?

Dans le cadre d'une réforme de 2008, le SIEC, qui dépend de l'éducation nationale, s'est vu attribuer l'organisation des épreuves du CAP et du BEP, qui relevait auparavant des inspections académiques. Cette réorganisation, réalisée dans le cadre de la révision générale des politiques publiques, la RGPP, s'est accompagnée, dans les inspections académiques, de suppressions de postes d'agents dévolus à cette mission.

Dès lors, le SIEC s'est trouvé chargé de gérer plusieurs centaines de diplômes, mais sans disposer de moyens supplémentaires.

C'est ainsi que, à partir de la session 2009, les familles dont les enfants s'inscrivaient aux épreuves du CAP et du BEP se sont vu demander une « participation aux frais d'affranchissement », d'un montant de quatre euros, à payer sous forme de chèque à l'ordre du Trésor public ou de mandat cash. Ces frais étaient destinés à couvrir l'envoi des diplômes au domicile des familles par lettre recommandée, alors que, je le répète, de tels frais ne sont pas exigés des candidats au baccalauréat.

En 2011, une nouvelle modification est intervenue : désormais, les établissements assureraient eux-mêmes la distribution des diplômes aux lauréats, comme ils le font pour le baccalauréat.

Pourtant, le SIEC continue de réclamer des frais aux familles ! Ces frais, qui s'élèvent aujourd'hui à cinq euros, doivent être collectés par les établissements auprès des familles. Or demander aux établissements de collecter ces sommes sans émettre ni reçu ni facture s'apparente à une gestion de fait, pratique pour le moins contestable d'un point de vue comptable.

Pour toutes ces raisons, madame la secrétaire d'État, je demande au Gouvernement d'intervenir très rapidement pour que le SIEC cesse cette pratique illégale et discriminatoire, dont les victimes sont les élèves et leur famille.

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Madame la sénatrice, je vous prie d'excuser Benoît Hamon, ministre de l'éducation nationale, qui m'a chargée de vous communiquer sa réponse.

Les élèves des filières dont vous avez parlé, ceux qui se présentent aux épreuves du CAP et du BEP, sont les futurs artisans, commerçants, ouvriers qualifiés, techniciens et ingénieurs qui, demain, contribueront à la richesse du pays.

Comme vous l'avez souligné, le SIEC demande, lors de l'inscription à certains examens et à tous les concours qu'il organise, une participation financière, d'environ cinq euros, aux affranchissements des courriers destinés aux candidats. En effet, ce service assimile l'envoi des convocations et des diplômes à un service rendu aux familles.

Cette pratique n'est pas isolée et des différences existent selon les académies et selon les examens.

Comme vous, madame la sénatrice, le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche souhaite que le principe de gratuité, énoncé à l'article L. 132-2 du code de l'éducation, soit pleinement respecté. C'est pourquoi il a demandé à la Direction générale de l'enseignement scolaire de réaliser un état des lieux des frais d'affranchissement demandés par les académies pour les examens, de vérifier si ces pratiques sont justifiées et de présenter des propositions à cet égard.

L'ensemble du Gouvernement est attaché à l'école gratuite, qui a permis, en quarante ans, de multiplier par trois le nombre de bacheliers ; c'est notamment grâce à elle que les jeunes sortent du système éducatif plus diplômés en France que dans l'ensemble de l'Union européenne.

Madame Gonthier-Maurin, vous aurez très rapidement connaissance du travail que la Direction générale de l'enseignement scolaire va remettre au ministre de l'éducation nationale.

Mme la présidente. La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Madame la secrétaire d'État, je me réjouis que M. le ministre de l'éducation nationale se préoccupe de ce problème grave, qui remet en cause le principe de gratuité.

Dans cette affaire, on est face à une sorte de jeu de dupes – passez-moi l'expression. En effet, alors que l'on parle le plus souvent de frais d'affranchissement – vous-même venez de le faire –, le SIEC parle quelquefois d'une participation pour le matériel nécessaire aux épreuves.

C'est la preuve qu'il est nécessaire de réaliser, et rapidement, un inventaire des pratiques qui ont cours et d'y mettre de l'ordre tout aussi rapidement, dans la mesure où la période des examens s'ouvre dans quelques jours.

Je veux encore souligner que certains chefs d'établissement, qui s'émeuvent de la situation, sont placés dans des situations impossibles. En effet, c'est à eux qu'il revient de collecter les sommes, tâche à laquelle certains refusent de procéder. Résultat : dans certains endroits, des bras de fer sont engagés entre le chef d'établissement et le SIEC, ce qui ne me paraît guère compatible avec la tranquillité qui doit présider au travail de chacun.

Il faut enfin signaler que toutes ces pratiques sont parfaitement connues des inspections et, je pense, des recteurs.

Madame la secrétaire d'État, je crois vraiment qu'il faut se hâter d'y mettre bon ordre et de faire respecter le principe de gratuité dans l'acquisition des diplômes.

RÈGLEMENTATION DES DONATIONS FAITES AUX MUSÉES

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Eblé, auteur de la question n° 774, adressée à Mme la ministre de la culture et de la communication.

M. Vincent Eblé. Ma question porte sur la réglementation des donations d'œuvres d'art faites aux musées, qu'il s'agisse de musées d'État ou de musées territoriaux.

La loi du 23 juin 2006 portant réforme des successions et des libéralités permet la signature de pactes familiaux pour les donations faites aux musées. Depuis l'adoption de cette loi, la valeur des œuvres prise en considération est celle qui est fixée au moment de la donation, et non plus au moment du décès du donateur.

Cette disposition est essentielle pour les musées, puisque la valeur des œuvres d'art, qui augmente presque toujours, dépasse souvent, et parfois de façon considérable, la quotité disponible au décès du donateur.

Bien que cette mesure permette de réduire de manière significative le nombre de litiges avec les familles, elle ne les supprime pas tous, surtout lorsque des désaccords surviennent au sein de la famille lors de la succession.

Madame la secrétaire d'État, le Gouvernement envisage-t-il d'autoriser les conservateurs des musées d'État et des musées territoriaux à émettre un avis négatif sur un don, lorsqu'il n'y a pas de consensus familial, afin d'éviter que certains musées voient leur collection remise en cause au décès du donateur ?

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

Mme Ségolène Neuville, *secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion.* Monsieur le sénateur, je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence de Mme la ministre de la culture et de la communication, qui n'a pu être présente ce matin.

Comme vous venez de l'expliquer, monsieur le sénateur, depuis le 1^{er} janvier 2007, avec l'entrée en vigueur de la loi du 23 juin 2006, dite « loi Perben », portant réforme des successions et des libéralités, un héritier peut renoncer, par avance, à exercer une action en réduction contre une donation ou un legs qui porterait atteinte en partie ou en totalité à sa réserve héréditaire dans le cadre d'un pacte successoral.

L'héritier s'engage ainsi à ne pas attaquer en justice les dons ou legs qui auront été faits en vertu de ce pacte. L'accord du futur héritier et du futur défunt est obligatoire pour la conclusion d'un pacte. La loi Perben offre donc une garantie aux musées en permettant de prévenir des contentieux résultant d'une valeur de libéralité excédant la quotité disponible en raison de l'augmentation de la valeur d'une œuvre donnée.

Il appartient au conservateur de s'assurer de l'accord des héritiers réservataires éventuels en lien avec le donateur potentiel. Le conservateur recevra l'avis des héritiers au moyen d'une lettre signée de leur main et jointe au dossier du projet de donation ou, mieux, au moyen d'une copie d'un pacte successoral passé devant deux notaires.

La signature d'un pacte successoral renforce les garanties de maintien durable dans les collections des biens ayant fait l'objet de donations. L'estimation de la valeur du bien au jour de la donation devra être agréée conjointement par le musée, le donateur et les héritiers. Ces préalables serviront à éclairer l'avis des commissions scientifiques ou des commissions des acquisitions compétentes.

Ainsi renforcée, la sécurité juridique de ces acquisitions n'est cependant pas absolue. À titre d'exemple, des héritiers réservataires inconnus au moment de la signature peuvent apparaître ultérieurement et intenter une action en réduction de la donation pour atteinte à la réserve.

Le ministère de la culture considère que le recours systématique à la signature d'un pacte successoral serait disproportionné. En revanche, ce pacte constitue un dispositif recommandé dans certaines situations appelant un degré de sécurité accru : par exemple, pour des donations importantes en nombre, pour des donations portant sur une œuvre dont la valeur vénale est déjà exceptionnelle au moment de la donation, ou encore pour des donations qui conduisent le musée ou la collectivité donataire à réaliser un ouvrage neuf ou à aménager une partie du musée afin d'accueillir les œuvres constituant la donation.

Par ailleurs, il convient de rappeler que chaque projet d'acquisition, à titre gratuit ou non, doit faire l'objet d'un avis favorable de la commission des acquisitions compétente. Quand bien même il s'agit d'acquisitions à titre gratuit, les dons peuvent être refusés, et ce dans trois hypothèses : avant le passage devant la commission, le musée lui-même peut estimer que l'intérêt de l'acquisition est insuffisant ou le risque juridique certain – par exemple, dans le cas d'un conflit familial connu ; lors de la réunion de la commission,

un vote négatif entraîne l'abandon du projet ; enfin, après la réunion de la commission, dont l'avis reste consultatif, la direction du musée peut renoncer à son projet avant la prise de décision d'acquisition administrative.

Les musées ont donc d'ores et déjà la faculté de refuser un don.

En outre, une circulaire du 3 novembre 2009 de la directrice des musées de France formulant des recommandations aux responsables des collections des musées de France pour l'acceptation des donations incite les musées à la prudence s'ils doutent de la possibilité de bénéficier pleinement de la donation une fois celle-ci acceptée, notamment en cas d'incertitude sur l'accord des héritiers. Elle indique en particulier que l'avis motivé du conservateur d'un musée de France doit porter non seulement sur l'opportunité, mais aussi sur la sécurité juridique du projet de donation.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Eblé.

M. Vincent Eblé. Je tiens à remercier Mme la secrétaire d'État de ces éléments de réponse. En effet, le rappel de la possibilité de refuser des dons ouverte aux conservateurs, qui permet de sécuriser l'ensemble du dispositif des donations, ne manquera pas de retenir l'attention des professionnels, notamment.

DÉPISTAGE ET MAÎTRISE DE LA TUBERCULOSE BOVINE

Mme la présidente. La parole est à M. Henri Tandonnet, auteur de la question n° 754, adressée à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, porte-parole du Gouvernement.

M. Henri Tandonnet. Madame la secrétaire d'État, je souhaite attirer l'attention du ministre de l'agriculture sur la situation du dépistage et de la maîtrise de la tuberculose bovine.

En application de l'arrêté du 15 septembre 2003 fixant les mesures techniques et administratives relatives à la prophylaxie collective et à la police sanitaire de la tuberculose des bovins et des caprins, le département de Lot-et-Garonne est actuellement soumis à la règle de l'abattage total du troupeau en cas de détection de la tuberculose bovine sur un animal, dès lors qu'un seul bovin est confirmé porteur, sans vérification des autres animaux du cheptel.

Il existe aujourd'hui un rapport de 1 % à 2 % entre le nombre de bovins confirmés positifs et le nombre de bovins abattus selon le principe de précaution. Cette année, dans mon département, 100 % des abattages diagnostics en élevage laitier ont donné un résultat négatif, ce qui prouve bien la mauvaise interprétation des tests.

Outre la perte financière que ces abattages représentent, les éventuelles indemnités s'ajoutent au résultat de l'exercice et augmentent les charges. Par conséquent, un éleveur met des années à reconstituer un troupeau – en général, il abandonne l'élevage.

Par ailleurs, les conditions d'abattage systématique de l'ensemble du troupeau, en vigueur dans le département de Lot-et-Garonne, ne s'appliquent pas dans tous les départements français. En effet, à titre d'exemple, l'abattage partiel est en cours en Dordogne et en Côte-d'Or.

Cette « double peine » apparaît donc très lourde aux éleveurs de mon département.

La généralisation de la procédure d'abattage partiel avait été annoncée, mais elle n'est toujours pas entrée dans les faits. Or elle vient d'être appliquée, à la fin de l'année 2013, de façon dérogatoire, dans les Ardennes, sur la base d'une enquête relative au cheptel concerné et à son environnement.

Les éleveurs et l'ensemble des organisations agricoles du département de Lot-et-Garonne sont mobilisés et souhaitent vivement qu'une vraie réflexion soit menée sur la prophylaxie de la tuberculose, afin d'améliorer la recherche, de procéder à une réévaluation du forfait pour l'abattage plus soucieuse de la valeur génétique des animaux et de mieux prendre en compte les pertes d'exploitation en cas d'abattage partiel.

Je souhaite donc savoir si le protocole d'abattage partiel pourrait s'étendre au département de Lot-et-Garonne et si le ministre de l'agriculture envisage une révision de l'arrêté du 15 septembre 2003.

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

Mme Ségolène Neuville, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Monsieur le sénateur, je vous prie de bien vouloir excuser M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, qui n'a pu être présent ce matin.

Dans le cadre de la lutte contre la tuberculose bovine, danger de première catégorie, l'arrêté ministériel du 15 septembre 2003 prévoit l'assainissement des foyers par abattage total du troupeau ce qui, dans le contexte « officiellement indemne » de la France, garantit au mieux la réussite de l'assainissement. Vous signalez néanmoins que les éleveurs concernés rencontrent des difficultés, ce que je peux aisément comprendre.

Des dérogations sont prévues dans le cadre de la préservation des races d'intérêt local ou dans le cadre d'un protocole expérimental mis en place en Côte-d'Or et en Dordogne.

Compte tenu du retour d'expérience sur ce protocole, l'arrêté ministériel du 15 septembre 2003 est en cours de révision afin de pouvoir étendre à l'ensemble du territoire cette procédure de dérogation à l'abattage total.

L'extension de la couverture géographique signifie que tous les éleveurs répondant à des critères d'éligibilité sanitaires et zootechniques pourront, le cas échéant, bénéficier d'un assainissement par abattage partiel. Il convient toutefois d'alerter les représentants professionnels sur la rigueur et parfois la lourdeur des procédures à respecter dans le cadre de ce protocole, puisqu'il faut s'assurer que les autres animaux ne sont pas atteints.

La révision de cet arrêté ministériel permettra, en fonction d'une évaluation initiale de faisabilité et d'opportunité menée par la direction départementale en charge de la protection des populations, de procéder à l'abattage sélectif des troupeaux infectés de tuberculose bovine sur tout le territoire français.

Cette dérogation sera validée, au cas par cas, par la Direction générale de l'alimentation. En effet, il convient de s'assurer que l'extension de cette pratique d'assainissement portant sur un nombre plus restreint d'animaux ne conduise pas à mettre en péril l'efficacité de l'assainissement et ne favorise pas la diffusion de la maladie vers d'autres élevages, ce qui serait encore plus préjudiciable aux animaux, à leurs éleveurs et à la santé humaine en général.

La modification de ce dispositif a donné lieu à une large concertation avec les différentes familles professionnelles concernées et le nouveau dispositif devrait être opérationnel dès cet été. Dans l'attente, certaines dérogations sont accordées à titre expérimental dans plusieurs départements volontaires, dont celui de Lot-et-Garonne, je tiens à le préciser.

Mme la présidente. La parole est à M. Henri Tandonnet.

M. Henri Tandonnet. Je tiens à remercier Mme la secrétaire d'État de cette annonce qui rend un peu d'espoir aux éleveurs, puisque l'arrêté de 2003 devrait être révisé avant l'été.

Je reconnais que, lorsque cet arrêté a été adopté, nous étions encore sous le coup de l'émotion produite par l'épidémie de la vache folle. Les décisions prises à l'époque étaient extrêmes. Aujourd'hui, les éleveurs ne supportent plus de voir abattre en totalité des troupeaux, parfois de plus de cent têtes, surtout lorsque les résultats des examens n'attestent que la présence de très faibles traces de tuberculose, et encore, quand il y en a. Il est vrai que l'exercice n'est pas aisé : compte tenu de la fiabilité toute relative des tests actuels, il est excessivement difficile de déceler la présence de la maladie.

Quoi qu'il en soit, le fait de pouvoir passer à un abattage partiel est une excellente nouvelle que je communiquerai aux organisations professionnelles de mon département.

Mme la présidente. Mes chers collègues, l'ordre du jour de ce matin étant épuisé, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quatorze heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures quarante, est reprise à quatorze heures trente, sous la présidence de M. Jean-Léonce Dupont.)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT vice-président

M. le président. La séance est reprise.

4

DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR

M. le président. Mes chers collègues, j'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Jacques Bérard, qui fut sénateur de Vaucluse de 1986 à 1995.

5

RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Adoption en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public (proposition n° 505, texte de la commission n° 562, rapport n° 561).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

M. Arnaud Montebourg, ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, le véhicule électrique est un choix non seulement technologique, mais également, aux yeux du Gouvernement, politique. C'est une révolution qui est en marche, dont nous avons décidé d'accélérer le cours, pour faire en sorte que notre pays puisse rester champion européen et mondial dans la compétition technologique de l'électromobilité.

Cette question est tout à fait centrale pour nous. Si nos constructeurs ont connu des faiblesses, ont pris des décisions sociales parfois douloureuses, des décisions capitalistiques parfois audacieuses, ils ont su promouvoir l'innovation, pour se réinventer. Renault, avec le modèle Zoé, et son allié Nissan, avec la Leaf, ont décidé d'investir l'essentiel de leur énergie dans le développement du véhicule électrique, et ils sont aujourd'hui à l'avant-garde de la révolution que j'évoquais.

Notre pays est déjà le premier marché d'Europe pour les véhicules électriques et hybrides de nouvelle génération, pour lesquels nos constructeurs ont une avance technologique reconnue. Sur le plan mondial, le marché est considérable, car les ventes sont partout en forte progression, à un rythme beaucoup plus rapide que celui des ventes de véhicules hybrides, qui se sont historiquement imposés sur le marché.

À ce sujet, je veux d'ailleurs combattre le pessimisme entretenu par des commentateurs, forcément avisés et autorisés, selon lesquels les ventes de véhicules électriques ne décolleraient pas. En termes d'installation dans l'univers familial des ménages français et européens, les véhicules électriques connaissent un succès éclatant comparés aux véhicules hybrides ! En matière d'innovation technologique, il faut comparer des choux avec des choux, et non des poireaux avec des carottes : il a fallu quinze années pour installer les véhicules hybrides dans le paysage ; aujourd'hui, les véhicules électriques commencent à s'imposer peu à peu dans les flottes privées et publiques, ainsi que chez les particuliers.

Il est d'ailleurs intéressant de voir ce qui se passe dans les pays qui ont investi dans cette technologie un peu avant nous, comme les États-Unis. Une étude du ministère américain de l'énergie a révélé que, au cours des deux premières années de commercialisation, la croissance des ventes des modèles électriques est deux fois plus forte que celle des modèles hybrides. En dix ans, les véhicules électriques ont conquis une part de marché de 3 %. Le gouvernement américain s'est fixé un objectif de 1,2 million de véhicules électriques en 2015.

En Europe, la croissance des ventes de véhicules électriques est également très forte. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, elles ont été multipliées par vingt entre 2010 et 2012. D'après une étude réalisée par le cabinet Navigant Research, les ventes mondiales de véhicules dotés d'une technologie électrique hybride ou hybride rechargeable et de véhicules électriques représenteront plus de 35 millions d'unités en 2022.

Par ailleurs, certains d'entre vous seront peut-être surpris d'apprendre que c'est davantage dans les petites villes des zones rurales que dans les métropoles que le véhicule électrique rencontre le succès. Ainsi, Renault vend 75 % de ses Zoé dans les villes de moins de 50 000 habitants, là où les transports en commun ne sont pas suffisamment

développés, où les trajets pendulaires entre le domicile et le travail ne sont pas assez desservis et où nos compatriotes ont décidé de réduire leurs dépenses de carburant.

Il est vrai que le choix du véhicule électrique est une forme de révolution non seulement économique et technologique, sur les marchés mondiaux où notre industrie automobile se réinvente, mais aussi sociétale: le véhicule électrique concourt à l'émergence d'une société plus respectueuse de son environnement grâce à l'absence d'émissions de gaz carbonique et de nuisances sonores. C'est essentiel pour réduire notre dépendance à l'égard des ressources fossiles et développer notre souveraineté énergétique.

Je profite de cette tribune pour indiquer à nos concitoyens aux revenus modestes que le véhicule électrique permet aussi de se déplacer à moindre coût, en faisant le plein pour 2 euros! J'ajoute que quand le coût de la batterie commencera à chuter en raison du développement technologique, le prix de location de la batterie chez les constructeurs développant des véhicules électriques baissera.

Le véhicule électrique est donc aujourd'hui compétitif. Nous avons d'ailleurs défini notre politique de bonus de telle sorte qu'il le soit par rapport aux petits modèles de véhicules thermiques, tels que la 208 et la Clio. Ainsi, le montant du bonus est fixé à 6 300 euros pour les véhicules électriques. Nous entrons dans la troisième année de la politique de soutien de l'État à l'électromobilité, qui permet à nombre de nos compatriotes disposant de revenus modestes de diminuer leurs coûts de déplacement.

À ceux qui restent sceptiques, j'indiquerai que 85 % des Français parcourent moins de 65 kilomètres par jour: il n'est donc pas nécessaire d'implanter des points de recharge électrique partout! Il suffit de les placer au bon endroit – c'est l'esprit de cette proposition de loi –, afin que les utilisateurs de véhicules électriques soient assurés de ne jamais rester en panne.

Pratiquant moi-même l'électromobilité au volant d'une Zoé de fonction, je puis témoigner qu'elle m'a permis de redécouvrir le plaisir de conduire et la liberté, par l'alliance de la nervosité et de la douceur, de l'agressivité et de la délicatesse! (*Sourires.*) Nos compatriotes peuvent utiliser les véhicules électriques sans aucune difficulté, car ceux-ci sont équipés de batteries leur permettant de parcourir une distance double de celle qu'ils effectuent chaque jour en moyenne dans 85 % des cas.

Outre les bonus que nous avons décidé de mettre en place dans le cadre du plan automobile présenté en juillet 2012, nous offrons un soutien très important, au titre du grand emprunt, à nos constructeurs et équipementiers afin qu'ils développent davantage encore la technologie. Le préfet Francis Vuibert, présent aujourd'hui à mes côtés au banc du Gouvernement, est le chef de projet de ce plan pour développer l'autonomie et la puissance des batteries, dont la finalité est de nous rendre notre souveraineté dans ce domaine. En effet, aujourd'hui, les technologies sont, pour l'essentiel, importées d'Asie, de la Corée du Sud ou du Japon, de préférence à la Chine. C'est l'une des raisons pour lesquelles, avec le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, Renault et Nissan, nous avons fait le choix d'investir dans des technologies permettant d'améliorer chacune des « briques » de la technologie des batteries.

Nous investissons donc aussi dans la technologie, en amont des efforts des constructeurs pour concevoir les futures générations de batteries. Cela permettra de créer des emplois pour les Français, qui seront en outre contents de savoir que la Zoé qu'ils achètent est montée à Flins, avec un moteur fabriqué à Cléon: Renault, dans sa stratégie de réinvention de ses métiers, a fait le choix de relocaliser sur le territoire national la fabrication de jusqu'à 700 000 véhicules par an, contre 500 000 il y a deux ans et 1 million voilà une décennie. Nous assistons donc à une remontée de la « base industrielle France » en matière automobile, ce dont je ne peux que me réjouir.

Par ailleurs, la commande publique de l'État a été réorientée de façon obligatoire, à hauteur de 25 %, vers les véhicules électriques et hybrides. La flotte comptait 100 véhicules électriques et hybrides en 2012, 1 270 en 2013: j'espère que nous progresserons encore en 2014! J'ai apprécié que plusieurs de mes collègues ministres se déplacent en véhicule électrique, que la flotte de l'Élysée se dote de Zoé. J'ai vu des députés rouler en Zoé, mais pas encore de sénateurs! (*Exclamations amusées.*) Cependant, comme vous êtes souvent élus de petites villes de moins de 50 000 habitants, je pense que cela ne tardera pas! (*Sourires.*)

J'en viens à la proposition de loi qui a été déposée par Mme Frédérique Massat, députée de l'Ariège: elle vise à faire en sorte que la dynamique enclenchée en France puisse s'étendre, s'accroître, être partagée par nos compatriotes, et que les obstacles, essentiellement psychologiques, mais aussi parfois techniques, au choix de rouler en voiture électrique soient levés. C'est une demande de nos constructeurs, mais c'est aussi l'axe de notre plan industriel « bornes électriques de recharge » visant à densifier le réseau de ces équipements.

Nous disposons en France du réseau le plus dense d'Europe, avec 8 000 points de charge. Nous le devons essentiellement aux initiatives des collectivités locales qui ont soit décidé d'installer elles-mêmes des points de charge dont elles assurent la gestion en régie directe, soit délégué leur mise en place à des systèmes d'autopartage tels que Autolib' à Paris, à Lyon ou à Bordeaux. En région parisienne, Autolib' a ainsi permis l'installation de plusieurs milliers de points de charge dans quarante communes. Soulignons que tout propriétaire d'un véhicule électrique ne relevant pas du système d'autopartage peut recourir, en tant que tiers utilisateur, aux bornes de recharge du réseau Autolib', construit, sur délégation de service public, par l'entreprise Bolloré. Cette information doit être diffusée plus largement auprès du public.

Aujourd'hui, le nombre de points de charge dans la métropole parisienne est suffisant pour permettre à l'électromobilité de s'y développer. Notre conviction est que l'ensemble du territoire national doit être maillé. C'est la mission qui a été confiée à M. le préfet Francis Vuibert et c'est l'objet du présent texte.

Nous souhaitons donc accélérer la multiplication, sur la carte de France, des zones équipées de bornes de recharge normale ou accélérée – le temps de charge étant respectivement de huit heures et de deux à quatre heures, suivant les technologies –, sur l'initiative des collectivités publiques ou du secteur privé. Aujourd'hui, beaucoup de grandes surfaces, d'agences de La Poste installent des bornes de recharge à leurs abords. Les gares SNCF commencent elles aussi à s'en doter.

Nous avons en outre sollicité les grandes compagnies gestionnaires de parkings souterrains pour qu'elles y implantent de tels équipements.

C'est d'ailleurs en ce sens que j'ai demandé l'abaissement des seuils d'éligibilité prévus au cahier des charges de l'appel à manifestation d'intérêt de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME, qui faisaient obstacle à l'installation ou à l'accès aux subventions du grand emprunt. Nous disposons d'une enveloppe de 50 millions d'euros pour aider les collectivités locales à s'équiper. Le seuil de 200 000 habitants va notamment être supprimé et remplacé par un seuil de densité, fixé à une borne pour 3 000 habitants. L'arrêté validant ces modifications est à la signature de M. le Premier ministre. Son entrée en application est donc imminente. J'informerai M. le rapporteur de ces évolutions.

De manière complémentaire, il nous a paru nécessaire de relier entre elles l'ensemble des initiatives locales pour leur donner une cohérence nationale. Cet objectif interterritorial nécessite l'intervention de l'État et justifie le dépôt, sur l'initiative de Mme la députée Frédérique Massat, de la proposition de loi dont nous débattons cet après-midi. Pour l'heure, la carte de l'installation des bornes de recharge en France ressemble à une peau de panthère.

Concrètement, cette proposition de loi vise à exonérer de la redevance d'occupation du domaine public l'implantation de réseaux d'infrastructures de recharge de véhicules électriques. Ce texte opérationnel, pragmatique et très concret enclenche une logique incitative et plutôt novatrice pour ce type de projets d'infrastructures nationales.

Bien sûr, les collectivités locales conserveront leur pouvoir d'autorisation d'occupation du domaine public, dans le cadre de la concertation prévue par le texte, et chaque commune sollicitée restera libre de refuser l'implantation de la borne proposée. Nous n'envisageons pas la mise en œuvre de ce réseau sans la coopération des collectivités locales, qui est essentielle. Connaissant mieux que quiconque les flux de déplacements, les collectivités sauront éclairer les décisions des opérateurs. Cette coopération pourra s'exercer dans le cadre légal que nous définissons ensemble cet après-midi.

Le financement reposera intégralement sur les porteurs de projets : une fois que l'opérateur et le maire se seront mis d'accord sur le nombre et la localisation des bornes sur le territoire de la commune, c'est l'opérateur qui paiera. En contrepartie de l'implantation, la personne publique concernée devra ne pas prélever de redevance d'occupation. M. Pélassard, le président de l'Association des maires de France, a donné son accord. Au final, tout le monde sera gagnant : en échange de l'occupation d'une petite partie du domaine public, la collectivité améliorera l'équipement de son territoire et rendra service à la population ; quant à l'opérateur, les coûts à sa charge ne seront pas alourdis, ce qui profitera aussi à l'utilisateur du véhicule électrique. Ce modèle économique me semble viable et équilibré.

Bien sûr, l'État, dont on a toujours besoin – ce n'est pas le colbertiste assumé que je suis qui dira le contraire –, pourra exercer un contrôle afin de s'assurer de la cohérence nationale des projets portés par les entreprises et consortiums privés ou résultant des initiatives locales. Après approbation par les ministres chargés de l'industrie et de l'écologie, ces projets feront l'objet d'un accompagnement de l'État. Si nécessaire,

une entrée dans le capital, en qualité d'investisseur avisé, sera possible. Je le dis à l'intention de nos amis bruxellois ! *(Sourires.)*

Ce texte, s'il est adopté, facilitera l'émergence d'un maillage national. C'est pourquoi, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement soutient pleinement cette initiative parlementaire. Il lèvera les gages, c'est-à-dire qu'il compensera toute perte de ressources, pour les collectivités et pour l'État, qui pourrait résulter de l'adoption de cette proposition de loi.

Je veux saluer l'esprit constructif qui, comme à l'Assemblée nationale, a présidé à vos travaux en commission, au-delà des diverses sensibilités politiques. Je tiens à remercier tout particulièrement M. Jean-Jacques Filleul, qui, en sa qualité de rapporteur, a animé les travaux de votre chambre. Les amendements adoptés en commission apportent des clarifications tout à fait utiles au texte, sans attenter à l'esprit de simplicité et de pragmatisme voulu par sa conceptrice. Cette proposition de loi très concrète nous permettra de franchir un cap. Je vous remercie, mesdames, messieurs les sénateurs, de votre apport. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est un petit texte dont l'examen nous rassemble aujourd'hui – un seul article, quelques alinéas –, mais cette proposition de loi aura sans nul doute de grands effets : nous espérons tous ici que la voiture électrique s'imposera auprès d'un grand nombre de nos concitoyens.

La mesure proposée est simple et technique, mais nous aurions tort d'en sous-estimer la portée : comme l'a dit M. le ministre, elle est aussi politique.

Nous sommes aujourd'hui face à un tournant décisif, non seulement pour l'avenir d'une filière industrielle au sein de laquelle notre pays occupe le premier rang, mais aussi au regard de notre capacité, de notre volonté à nous engager pleinement dans la transition énergétique, en nous appuyant sur un modèle économique et industriel plus sobre en énergie carbonée.

Le véhicule électrique est le vecteur devant nous permettre d'atteindre tous ces objectifs ambitieux. Comme j'ai eu l'occasion de le rappeler devant la commission, il n'est plus ce que l'on a pris l'habitude d'appeler le « véhicule du futur » : la voiture électrique, c'est bien la voiture d'aujourd'hui ; il faut simplement tracer le chemin.

Premièrement, la voiture électrique permet de créer des emplois et des métiers nouveaux au sein d'une filière industrielle d'excellence, retenue au titre des trente-quatre plans de reconquête industrielle définis par le Gouvernement, d'autant que nous disposons d'un important avantage compétitif, celui de pouvoir compter sur des entreprises d'envergure mondiale, tant chez les constructeurs automobiles que chez les électriciens, comme Schneider ou Legrand.

Deuxièmement, la voiture électrique permet de réduire significativement nos émissions de gaz à effet de serre, ainsi que les nuisances sonores, puisqu'elle est silencieuse.

Troisièmement, elle nous permet de nous conformer aux exigences européennes et de ne pas être en défaut par rapport à la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour

carburants de substitution. Celle-ci devrait être adoptée prochainement ; elle prévoit que les États membres se fixent des objectifs de déploiement de bornes de recharge électrique *via* des plans nationaux. Bref, nous sommes dans le sujet !

Malgré une montée en puissance significative au cours de ces dernières années, le parc de véhicules électriques reste limité, avec environ 25 000 unités à ce jour, c'est-à-dire 0,5 % du parc global. En outre, en dépit d'une augmentation des ventes de 50 % entre 2012 et 2013, les premiers chiffres pour l'année 2014 ne sont pas aussi prometteurs : ils laissent entrevoir un léger recul des ventes, qu'il nous faut enrayer sans plus attendre.

Pourquoi cette fragilité ? Monsieur le ministre, mes chers collègues, je crois que les causes sont connues : le prix, tout d'abord, demeure trop élevé pour un grand nombre de nos concitoyens – cela est largement dû à celui des batteries –, mais il sera bientôt amené à baisser, grâce à ce que l'on appelle l'effet de série et aux avancées de la recherche.

M. Arnaud Montebourg, ministre. Oui !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Il faut aujourd'hui compter 13 000 euros en moyenne, après déduction des aides, pour une voiture électrique, auxquels s'ajoutent environ 150 euros de charges par mois, y compris la location de la batterie et les recharges en électricité. Sans doute est-ce encore beaucoup. Surtout, faute d'une communication plus incisive, le véhicule électrique est perçu comme moins rentable qu'un petit véhicule thermique.

À cet égard, les auditions ont fait apparaître des problèmes de communication manifestes ; sur les dix-sept modèles de véhicule électrique existants, d'abord ; sur les coûts, ensuite, puisque, en réalité, contrairement à l'opinion communément admise, avec les pleins d'essence, le prix de revient des véhicules thermiques est souvent supérieur, d'autant que les véhicules électriques sont robustes, durent longtemps et ne nécessitent pratiquement pas de maintenance ; enfin, il semble qu'il existe des problèmes de communication dans les concessions automobiles, où les clients sont parfois réorientés vers des véhicules thermiques, dont la vente est plus rémunératrice !

S'y ajoute ce fait de société que, à l'évidence, nous n'avons pas encore intégré la « culture du véhicule électrique ». En l'occurrence, le défi porte sur les valeurs. Monsieur le ministre, j'ai bien compris que vous vouliez le relever, et nombreux ici sont ceux qui vous soutiennent.

M. Arnaud Montebourg, ministre. Merci !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Il s'agit de diffuser plus encore la culture du véhicule propre, ainsi que de nouveaux comportements, dans tous les secteurs de la société.

Toutefois, la bataille à gagner n'est pas que culturelle : il faut aussi compter avec les contraintes, les freins technologiques et l'incertitude à l'égard des évolutions.

Mais l'obstacle le plus important, celui qui empêche une vraie montée en puissance des ventes de véhicules électriques, c'est l'absence d'un réseau dense et structuré de bornes de recharge électrique sur notre territoire. Nous touchons sans doute là le point dur : la résolution de cette difficulté sera le déclic qui permettra, je le crois, à la fois de rassurer les utilisateurs et de vulgariser ce mode de transport.

Je reconnais que cette situation tient pour beaucoup à des facteurs psychologiques. En effet, on sait que l'autonomie des batteries sera de plus en plus importante. Elle est actuellement de 120 kilomètres en moyenne, comme l'a rappelé M. le ministre, mais, en commission, notre collègue Alain Fouché a évoqué de nouveaux modèles, notamment développés par Renault, dont l'autonomie pourrait atteindre 300 kilomètres.

En outre, seulement 10 % des bornes de recharge, qui sont d'ailleurs les seules concernées par la proposition de loi, relèvent du domaine public, puisque 90 % des charges se font à domicile ou sur le lieu de travail. D'ailleurs, pour stimuler l'équipement des particuliers et des immeubles collectifs, un coup de pouce serait aussi nécessaire. Sur ce sujet, monsieur le ministre, ne serait-il pas envisageable de rendre ces points de recharge éligibles aux certificats d'économie d'énergie ? Cette idée recueille l'assentiment de nombreux collègues. Qu'en pensez-vous ?

Mais revenons à notre proposition de loi.

Malgré tout ce que je viens de dire en faveur du véhicule électrique, beaucoup de nos concitoyens ne franchissent pas le pas, car ils ont tout simplement peur de tomber en panne loin de chez eux. Il est donc urgent de lever cet obstacle.

Le Président de la République, lors de la conférence environnementale de 2013, a fixé un objectif clair : le pays doit être partout équipé de bornes de recharge d'ici à 2015.

Quel est l'état du réseau aujourd'hui ? On compte environ 8 000 points de charge installés ou programmés : 3 760 ont été installés par les collectivités territoriales sur les territoires – ces investissements sont soutenus par l'ADEME, à hauteur de 30 % ou de 50 % selon la nature de la borne, accélérée ou rapide – et 1 500 dossiers sont en cours d'instruction. Citons aussi les quelque 5 000 points de charge parisiens du système Autolib' et, enfin, ceux qui relèvent d'initiatives privées.

Ce réseau est le premier d'Europe et le troisième au niveau mondial. Toutefois, nous l'avons dit, il n'est pas suffisant. J'ajouterai qu'en plus de ne pas être assez dense, il ne constitue pas un réseau à proprement parler, puisque toutes ces initiatives ont été prises parallèlement, en fonction des projets, sans véritable coordination générale, de manière un peu anarchique. Il en résulte, aujourd'hui, de fortes disparités locales. Par exemple, 2 710 bornes ont déjà été installées en Poitou-Charentes, contre seulement 30 en Champagne-Ardenne ou 50 en Bourgogne.

Le parc national de bornes de recharge existant est donc très déséquilibré, avec des « zones blanches » très faiblement équipées, et donc un risque de rupture d'égalité territoriale – soit le risque d'une nouvelle fracture venant s'ajouter à d'autres, comme la fracture numérique.

La présente proposition de loi, qui a été adoptée par l'Assemblée nationale le 6 mai dernier, répond à cette insuffisance. Son objet est double : accélérer le déploiement des bornes de recharge et rééquilibrer les implantations en assurant un maillage national cohérent, au moyen de l'exonération de redevance pour occupation du domaine public que met en place l'article unique du texte.

Cette proposition de loi va donc tout changer !

Aujourd'hui, seules les collectivités territoriales peuvent installer des bornes de recharge électrique sur leur propre domaine public. Elles le font avec l'aide de l'ADEME que

je viens d'évoquer. À l'avenir, l'État ou un opérateur pourront aussi installer des bornes sur le domaine public des collectivités, sans avoir à payer de redevance.

Sur ce point, la commission a adopté, sur ma proposition, un certain nombre de modifications visant à garantir qu'il n'y aura aucune rupture d'égalité. Le texte de la commission est clair : pourront être chargés du déploiement d'infrastructures de recharge sur le territoire des collectivités l'État, un opérateur, qu'il soit public ou privé, ou même plusieurs opérateurs. Tous ces schémas seront possibles. La commission a également étendu le champ de cette exonération de redevance au domaine public de l'État et à celui des établissements publics de coopération intercommunale.

Toutefois, le bénéfice de cette exonération de redevance sera soumis à plusieurs conditions impératives.

Première condition, l'État, le ou les opérateurs concernés devront soumettre un plan de déploiement de bornes de recharge à l'approbation des ministres chargés de l'industrie et de l'écologie, qui devront en contrôler la « dimension nationale ».

Qu'y a-t-il derrière cette notion de « dimension nationale » ? La commission du développement durable a considéré que si un décret devrait bien sûr préciser les modalités pratiques de cette nouvelle procédure d'agrément par les ministres, la rédaction du deuxième alinéa n'était sur ce point pas assez précise : il fallait lui donner un peu plus de consistance. Elle a donc réécrit cet alinéa en indiquant qu'un projet de dimension nationale s'entend d'un projet qui, premièrement, se déploie sur deux régions au moins – il s'agit d'un minimum, j'insiste sur ce point, et beaucoup de ces plans concerneront sans doute l'ensemble du territoire national, comme j'ai pu le constater, lors des auditions, pour les projets en préparation chez un candidat comme Bolloré –, et, deuxièmement, assurera un aménagement équilibré du territoire eu égard au nombre et à la répartition des bornes.

La seconde condition impérative, pour l'État ou les opérateurs candidats, c'est d'avoir soumis leur plan de déploiement à une concertation rassemblant le porteur du projet, les collectivités territoriales et les responsables des réseaux de distribution d'électricité. La commission a ajouté à cette liste les personnes publiques gestionnaires du domaine public concerné, pour les cas où il ne s'agit pas des collectivités. Elle a par ailleurs supprimé la mention des réseaux de distribution de gaz, qui ne sont pas concernés par ce texte.

Ainsi, le dispositif prévu est clair : si le plan de l'opérateur respecte ces conditions, il sera alors validé par les ministres et il pourra être déployé sans qu'une redevance soit perçue.

Cette exonération, mes chers collègues, sera un « plus » pour les acteurs privés. En effet, les entreprises qui deviendront opérateurs ne s'engageront pas, avec ces plans de déploiement, dans des projets rentables à court terme. Les bornes coûtent en moyenne de 12 000 à 35 000 euros. Il s'agit d'investissements importants, d'un véritable pari industriel sur l'avenir. Nous devons faciliter ces investissements *via* l'exonération de redevance.

Je crois que nous partageons tous cette ambition, quelle que soit notre couleur politique. Elle s'inscrit dans le droit fil des préconisations du Livre vert de notre collègue Louis Nègre, et je voudrais souligner que la proposition de loi a été adoptée à l'unanimité des membres de la commission du développement durable.

Je voudrais enfin insister sur un point très important, sur lequel s'interrogent les collectivités territoriales : la possibilité ouverte à l'État ou à des opérateurs nouveaux ne fera pas disparaître les initiatives locales.

M. Arnaud Montebourg, ministre. Bien sûr que non !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Votre parole, monsieur le ministre, a été entendue !

D'une part, les collectivités territoriales continueront à implanter sur leur propre domaine public des bornes de recharge avec le soutien de l'ADEME. Ces initiatives devraient même monter en puissance, puisque l'ADEME devrait assouplir les critères d'éligibilité en exigeant, par exemple, une borne pour 3 000 habitants et en ramenant à environ 200 000 euros le seuil de coût des projets. Sur l'enveloppe de 50 millions d'euros gérée par l'ADEME au titre des investissements d'avenir, 12 millions d'euros seulement ont été dépensés. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus de précisions sur cette faible consommation des crédits.

D'autre part, les initiatives de l'État ou des opérateurs n'entreront pas en « concurrence » avec les plans des collectivités : elles concerneront au contraire des zones où les collectivités n'interviennent pas, par exemple des axes interrégionaux ou des autoroutes, avec l'implantation de bornes de charge rapide. Il y aura donc bien complémentarité.

M. Arnaud Montebourg, ministre. Bien sûr !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. C'est l'ensemble de ces initiatives – celles des collectivités territoriales, celles de l'État ou des opérateurs, ainsi que les initiatives privées – qui constitueront le fameux « réseau essentiel ».

Monsieur le ministre, mes chers collègues, je crois que nous avons là un texte équilibré et pragmatique. Il permettra d'accélérer le déploiement sur notre territoire de bornes de recharge, ce qui donnera à tous la possibilité de faire le choix d'un véhicule électrique, quelle que soit la région.

Je conclurai, monsieur le ministre, en vous adressant quelques questions.

Avez-vous des précisions à nous donner sur les candidatures qui se profilent pour être opérateur du déploiement des points de charge ?

Par ailleurs, nous sommes nombreux ici, sur toutes les travées – je pense notamment à certains de nos collègues de la commission –, à regretter la formulation trop restrictive du décret relatif au bonus écologique, qui n'englobe pas les cas de locations de longue durée ou avec option d'achat. Allez-vous modifier ce décret ?

M. Arnaud Montebourg, ministre. Sur ce point comme sur les autres, j'ai une réponse à vous donner !

M. Charles Revet. On va tout savoir !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Monsieur le ministre, je vous en remercie.

L'extension du dispositif d'exonération par la commission au domaine public de l'État et des EPCI, au bénéfice de tous les opérateurs, publics comme privés, pourrait avoir des conséquences financières pour les collectivités locales. Sur ce point, vous nous avez apporté des informations dans votre propos liminaire ; je n'y insiste pas.

Enfin, vous engagez-vous à ce que l'État prenne en charge lui-même la desserte des « zones blanches » qui ne seraient toujours pas couvertes, y compris par les opérateurs ? Il importe que l'État assure ce que l'on appelle la couverture globale ou la couverture essentielle. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui une proposition de loi qui vise à développer la filière des véhicules électriques et hybrides rechargeables en facilitant l'installation d'infrastructures de recharge de batteries et en levant ainsi l'un des freins à l'achat de ce type de véhicules, à savoir la crainte de la panne sèche électrique loin de toute prise.

Le développement du véhicule électrique est l'une des composantes possibles de la mutation industrielle du secteur automobile en cours. Cela, nous ne le nions pas, même si les écologistes font un lien entre le développement du véhicule électrique et le maintien, voire la survie, de l'industrie nucléaire. Ce lien n'existe pas, à mon avis, mais on peut en établir un entre le développement du véhicule électrique et celui des énergies renouvelables ; j'y reviendrai.

Explorer le développement du véhicule électrique est donc de bonne politique. Nous connaissons les contraintes nouvelles qui obligent aujourd'hui à une mutation rapide de notre secteur automobile : pollution atmosphérique, changement climatique, raréfaction du pétrole et flambée de son prix.

J'insiste sur ces obligations de mutation. Je le crois, nous nous fragiliserions et nous fragiliserions nos filières automobiles en les niant ou en cédant à la tentation de retarder cette mutation au prétexte, précisément, de la trop grande fragilité du secteur. Il est rare que l'on sauve un malade en retardant la prise des médicaments...

L'histoire nous apprend même que retarder les échéances conduit toujours à payer plus cher les mutations industrielles, voire à être confrontés à un *krach* : l'histoire industrielle française est pleine de ces désastres liés à des dénis de réalité.

En observant la situation actuelle du marché automobile, on pourrait presque se croire revenu aux premiers temps de l'automobile. En 1900, sur la voie publique, on pouvait croiser les voitures à vapeur d'Amédée Bollée ou celles de Serpollet-Peugeot, qui mit au point la chaudière à « vaporisation instantanée », des voitures à moteur à explosion à allumage électrique et refroidissement à eau, ou encore des véhicules à moteur à cycle thermodynamique à quatre temps, fonctionnant au carbure de pétrole. J'arrête là l'énumération – on pourrait y passer l'après-midi –, mais c'était une période extrêmement créative de l'histoire de l'automobile.

Plus d'un siècle plus tard, nous nous retrouvons un peu dans la même situation. Plusieurs technologies sont sur la table – ou plutôt sur la route –, et il est probablement impossible, aujourd'hui, de prédire laquelle sortira du lot pour se développer massivement. Mentionnons les véhicules thermiques légers à très basse consommation – la fameuse voiture « à deux litres aux 100 » sur laquelle le Gouvernement s'est également engagé –, les véhicules hybrides, les hybrides rechargeables, les véhicules électriques, ceux à moteur à hydrogène ou à pile à combustible...

Ce foisonnement technologique autour de la voiture du futur appelle un soutien des pouvoirs publics. Comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, l'État a un rôle à jouer pour

orienter et accompagner l'émergence du véhicule le plus adapté aux besoins actuels et aux enjeux futurs, cela alors que la situation de l'emploi dans la filière est particulièrement fragile sur le territoire national. L'enjeu est donc absolument essentiel.

L'excellent rapport réalisé par la sénatrice Fabienne Keller et le député Denis Baupin au nom de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques insiste d'ailleurs sur le fait que « la voiture de demain exige d'accepter de faire preuve d'imagination ». Cela signifie aussi qu'il ne serait pas raisonnable de mettre tous nos œufs dans le même panier, si je puis m'exprimer ainsi.

L'État a donc un rôle crucial à jouer pour coordonner la recherche et le développement, mais il ne doit en aucun cas se focaliser sur le soutien à une seule technologie : ce serait prendre un risque – ou un pari, pour reprendre le terme employé par M. le rapporteur – tout à fait excessif.

Rien ne dit, en effet, que le véhicule électrique sera à terme « la » solution de mobilité individuelle. Les véhicules électriques pâtissent aussi de plusieurs inconvénients propres, tels que l'autonomie des batteries, le fort appel de puissance électrique des recharges rapides et les pollutions causées par ces mêmes batteries. Ces inconvénients se cumulent aux problèmes habituels liés aux voitures qui fonctionnent aux énergies fossiles, à savoir la congestion des routes, la consommation d'énergie « grise » pour produire le véhicule.

La question qu'il convient de se poser pourrait donc être la suivante : parmi l'ensemble des technologies en cours d'évolution, laquelle est la plus pertinente selon le secteur géographique, le besoin précis à couvrir ? Concernant le véhicule électrique, l'usage partagé et urbain semble aujourd'hui le mieux adapté au regard des technologies proposées, comme l'atteste son développement depuis quelques années.

Il s'agit de veiller à ne pas surdimensionner les investissements, au risque d'engendrer des coûts inutiles pour des usages qui seront couverts, à l'avenir, par d'autres offres techniques ou de mobilité collective.

Concernant l'objet même de cette proposition de loi, je voudrais insister sur le fait que le réseau de bornes de recharge doit s'inscrire dans un réseau intelligent. La mutation du modèle électrique en cours implique en effet le déploiement de réseaux intelligents, mettant en relation l'offre et la demande, les producteurs et les consommateurs d'électricité.

Si le véhicule électrique vient à se développer massivement, il faut envisager que les véhicules et les bornes soient en réseau. Cela permettrait notamment de moduler le tarif des recharges selon l'offre d'électricité, afin d'éviter que l'alimentation des véhicules électriques accentue trop les pointes de consommation électrique...

M. Arnaud Montebourg, ministre. Absolument !

M. Ronan Dantec. ... voire, dans certains cas, que les véhicules servent de stockage d'appoint et puissent réinjecter de l'électricité dans le réseau. Une voiture utile même immobile, c'est une utopie intéressante ! (*Sourires.*)

Bref, s'il reste encore de nombreuses pistes de réflexion à explorer et des sauts technologiques à réaliser, cette proposition de loi va dans le bon sens pour favoriser le développement de cette filière.

Toutefois, vous l'aurez compris, les écologistes croient à la complémentarité des modes de déplacement. Dès lors, les investissements en faveur de la mobilité durable et le soutien à la filière doivent s'opérer dans plusieurs directions : recharge des batteries, autopartage, parkings pour le covoiturage, aménagement de voies réservées, incitations diverses aux transports en commun, etc.

Nous avons besoin d'investir pour la mobilité durable, ce qui implique non seulement de susciter des flux financiers à destination de ces investissements de mobilité, mais aussi d'établir une cohérence d'action. En matière de flux financiers, la taxe sur les poids lourds est évidemment un outil pertinent pour engendrer des recettes affectées aux transports de demain. J'espère que des annonces et des propositions seront faites dans les prochains jours sur ce point.

Le bonus-malus automobile est également un outil pertinent ; nous avons eu l'occasion d'en discuter, monsieur le ministre. Dans cette perspective, si l'on considère que l'État doit accompagner la mutation de l'industrie automobile dans toute sa diversité, le bonus automobile doit répondre à l'ensemble des enjeux. Il peut évidemment soutenir le développement du véhicule électrique – il le fait aujourd'hui assez massivement –, mais il doit aussi servir à résoudre l'ensemble des autres questions : je pense notamment à celle de la pollution atmosphérique liée à un parc diesel vieillissant. Sur ce plan aussi, le bonus-malus est un outil absolument essentiel. Il doit être utilisé à cette fin, c'est une question de cohérence.

Alors que le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre, la réorientation des transports vers la mobilité durable doit rester la priorité. C'est un pan essentiel de la transition écologique, et une opportunité en termes de création d'emplois et d'amélioration de la qualité de vie.

Les mesures à prendre sont donc nombreuses et diverses. Le texte qui nous est proposé aujourd'hui constitue une partie de la réponse. Le groupe écologiste votera en faveur de l'adoption de cette proposition de loi, mais sans perdre de vue le fait que celle-ci n'a de sens que dans une vision d'ensemble. Il s'agit non pas de « faire des coups », mais d'avoir les idées claires sur le calendrier, les usages privilégiés, la hiérarchisation des investissements : nous avons la responsabilité collective de construire cette cohérence ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC, ainsi qu'au banc de la commission.*)

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, chers collègues, mon intervention s'articulera selon quatre points : l'évolution de la filière, le texte de la proposition de loi, le contexte actuel et la présentation de quelques propositions.

En préambule, je voudrais remercier mes collègues pour la qualité du travail de coproduction accompli au sein de la commission du développement durable et saluer la grande ouverture d'esprit du président de celle-ci, Raymond Vall, et du rapporteur, Jean-Jacques Filleul. (*Marques d'approbation sur de nombreuses travées.*)

En ce qui concerne tout d'abord l'évolution de la filière du véhicule électrique, il faut souligner que celle-ci est une vraie filière industrielle d'avenir et d'excellence. Les constructeurs français captent 80 % du marché, contre 53 % pour les

autres véhicules particuliers. La France est le premier marché du véhicule électrique en Europe, et le troisième mondial.

La filière repose, en France, sur des atouts considérables : une filière automobile puissante, qui possède les compétences nécessaires et nous permet de détenir cette avance technologique ; une ingénierie et un centre de recherche, le CEA, renommés ; un constructeur mondial, Renault, qui mène une politique très volontariste, avec 4 milliards d'euros d'investissements ; un *mix* énergétique favorable, ne produisant pas de gaz à effet de serre car il est à base d'énergie nucléaire ; une politique industrielle d'État qui, malgré quelques ralentissements malheureux et l'alternance de sensibilités politiques différentes, trace néanmoins sa route, depuis le Grenelle 2, en 2010, à l'inscription, en 2013, de cette filière au sein des trente-quatre plans de la nouvelle France industrielle, en passant par le Livre vert, en 2011, dont j'ai eu l'honneur d'avoir la responsabilité, les missions Hirtzman, en 2012, et Vuibert, aujourd'hui, ainsi que les appels à manifestation d'intérêt successifs.

Le véhicule électrique est donc, à nos yeux, une filière stratégique pour la France, qui doit susciter l'union sacrée de tous les acteurs,...

M. Philippe Bas. Exactement !

M. Louis Nègre. ... d'autant que le développement de cette filière d'excellence entraîne de fortes retombées positives en termes environnementaux, économiques et sociétaux, ainsi que sur le plan de la santé publique, ce qui est au moins aussi important, monsieur Dantec !

Les premiers résultats permis par ce volontarisme d'État sont significatifs. En France, en 2013, 13 954 véhicules électriques ont été vendus, soit 50 % de plus qu'en 2012. À plus longue échéance, une étude que vous avez citée, monsieur le ministre, prévoit que, en 2022, 35 millions de véhicules fonctionnant sur la base d'une technologie électrique seront en circulation dans le monde. On peut ajouter que, à terme, les véhicules électriques représenteront de 10 % à 15 % du marché automobile, qui est, je le rappelle, de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'unités vendues par an, tous pays confondus.

Il est significatif de constater que, au cours des trois dernières années, les ventes de véhicules électriques ont été vingt fois plus importantes que les ventes des premiers modèles de véhicules hybrides, il y a quinze ans ! Cette accélération du *tempo* commercial confirme le développement positif de la filière.

Au vu de ces prévisions et de ces statistiques concrètes, la France est donc *leader*. Elle se doit de conserver sa place dans le peloton de tête des pays champions de l'électromobilité, ne serait-ce que pour l'emploi industriel de demain, ainsi que pour notre balance du commerce extérieur...

Parallèlement à l'action de l'État, nombre de collectivités locales, à l'image de la métropole Nice Côte d'Azur – que vous avez malencontreusement oublié de citer, monsieur le ministre –, se sont engagées elles aussi résolument dans cette voie.

J'en veux pour preuve que Nice Côte d'Azur a été la première agglomération, avant Paris et le service Autolib', à créer dans un environnement de *smart grid*, sur l'initiative de Christian Estrosi, ancien ministre de l'industrie, un système d'autopartage de véhicules électriques. Ce dernier met aujourd'hui à disposition 66 stations, 198 voitures,

66 bornes de recharge et 132 places destinées à la recharge de véhicules électriques privés. Motif de satisfaction supplémentaire, cette mobilité décarbonée rencontre, sur le terrain, un grand succès auprès des utilisateurs azuréens.

Cet engouement se comprend dès lors que l'on sait que 85 % des Français parcourent moins de 65 kilomètres par jour. Par conséquent, même si l'autonomie du véhicule électrique est aujourd'hui limitée, celui-ci peut tout à fait répondre aux besoins de la plupart de nos concitoyens. Ayant eu l'occasion de tester un véhicule électrique Renault pendant un an, je puis en témoigner : il m'a permis d'effectuer 95 % de mes déplacements dans mon département. Cet élément n'est pas intégré dans l'appréhension de la « dimension culturelle » du véhicule électrique et des déplacements en France.

La voiture électrique apparaît donc bien adaptée aux attentes de la grande majorité de nos concitoyens, y compris en milieu rural. Comme vous l'avez indiqué, monsieur le ministre, 75 % des Zoé sont vendues en milieu rural. Qui l'eût cru ? Ce chiffre surprenant est inconnu de la plupart des Français.

Pour autant, c'est loin d'être la « fin de l'histoire » ; nous n'en sommes qu'aux prémices. De 25 000 à 30 000 véhicules électriques sont en circulation aujourd'hui. Le Livre vert envisageait la présence de 2 millions de véhicules électriques sur nos routes en 2020 ; au mieux, nous atteindrons la moitié de ce chiffre ! On compte à ce jour environ 8 000 points de recharge, chiffre inférieur, là encore, aux prévisions initiales. Quant aux collectivités locales, elles n'ont utilisé que 12 millions d'euros sur les 50 millions d'euros de l'enveloppe mise à disposition.

Bref, monsieur le ministre, le bilan est contrasté. Je le regrette. Ce n'est pas être négatif que de le dire, c'est être réaliste, tout simplement, et ce réalisme nous confirme dans la conviction qu'il est absolument nécessaire de poursuivre à marche forcée la mise en œuvre de la politique engagée depuis quatre ans, d'autant que l'Europe, dans son projet de directive, prévoit l'installation de 55 000 points de recharge. En France, nous en sommes loin !

Aussi cette proposition de loi facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public est-elle accueillie favorablement par le groupe UMP.

M. Jean-Claude Lenoir. Très bien !

M. Louis Nègre. J'en viens à mon deuxième point : le texte de la proposition de loi.

Ce texte est un outil supplémentaire, modeste, mais qui a le mérite d'exister. Son objet est d'exonérer l'État et les opérateurs de la redevance d'occupation du domaine public, ce qui va incontestablement faciliter le déploiement des bornes de recharge. Il s'agit d'une dérogation aux règles de droit commun d'occupation du domaine public, qui permettra de soutenir concrètement un projet industriel d'intérêt national et est conforme aux décisions du Conseil constitutionnel.

L'insuffisance actuelle du parc de ces bornes est l'un des freins majeurs à la mobilité décarbonée que nous appelons tous de nos vœux, surtout dans la perspective de la transition énergétique.

L'avenir de notre filière automobile, de ses emplois, de son impact sur l'économie de notre pays et sur notre commerce extérieur passe par le maintien de l'avance que nous avons prise en ce domaine.

Vous l'avez dit, monsieur le ministre, nous sommes engagés dans une compétition mondiale. Nos amis Allemands, par exemple, viennent d'achever l'équipement en bornes de charge rapide de l'un des axes majeurs de leur pays, entre Dortmund et Munich, sur 420 kilomètres. La concurrence n'attend pas !

Si la très grande majorité des recharges se feront, comme l'indique le Livre vert, à domicile ou sur le lieu de travail, il n'en reste pas moins que la création d'un réseau essentiel est éminemment souhaitable.

Avec un État stratège – dans certains domaines cruciaux pour le pays, je peux partager votre vision colbertiste, monsieur le ministre –, nous devrions pouvoir disposer d'un programme de déploiement de bornes d'envergure nationale, global et – j'insiste sur ce point – fondé sur un maillage territorial cohérent. Le rapporteur a d'ailleurs également souligné cette nécessité.

Ce programme, de l'ordre de 4 500 bornes, a vocation non pas à se substituer à l'action menée par les collectivités locales, mais à compléter leurs démarches, pour constituer une couverture permettant de répondre aux besoins des usagers, quel que soit le territoire considéré.

Toutefois, à ce stade, plusieurs aspects sont susceptibles de poser problème. Je souhaiterais donc, monsieur le ministre, obtenir de votre part une réponse claire permettant de lever certaines inquiétudes.

J'insisterai tout d'abord sur la nécessité d'une concertation de qualité avec les collectivités locales, à qui il incombe toujours de délivrer les autorisations d'implantation de bornes de recharge et dont la connaissance du terrain permettra, en outre, d'éviter tout doublon ou manque préjudiciable. L'établissement en amont d'un véritable partenariat avec les collectivités locales permettra de parvenir au résultat recherché.

J'évoquerai ensuite la nécessité de disposer d'une vision globale en amont – c'est là que j'en appelle à Colbert ! –, dont le corollaire est l'autorisation de l'État. La couverture de notre pays ne doit comporter aucune zone blanche, notamment en milieu rural.

M. Charles Revet. Très bien !

M. Louis Nègre. Il s'agit là d'une préoccupation majeure, partagée sur toutes nos travées.

Parallèlement à l'action des collectivités locales, qui devra se poursuivre avec l'aide de l'ADEME, ce déploiement national des bornes nous rapprochera d'un service universel ouvrant un droit d'accès pour tous aux bornes de recharge.

La tarification doit, elle aussi, malgré la présence d'acteurs très différents, viser à être unitaire, dans notre République une et indivisible.

M. Arnaud Montebourg, ministre. Bien sûr !

M. Charles Revet. C'est très important !

M. Louis Nègre. Ici, au Sénat, maison des collectivités locales par excellence, nous attendons de votre part, monsieur le ministre, un engagement ferme et sans ambiguïté

sur ces trois points, afin d'éviter toute fracture territoriale en ce domaine. Seul un maillage de qualité et égalitaire signera la réussite de cette opération.

Ce réseau essentiel, qui représente un investissement de l'ordre de 3 millions d'euros, est fondamental pour la filière. Cette proposition de loi est donc nécessaire, mais elle reste insuffisante.

À cet égard, monsieur le ministre, je profite de cette tribune pour vous faire part de notre profonde préoccupation. Cela m'amène au troisième point de mon intervention, qui porte sur le contexte actuel.

Nous sommes à une époque charnière, voire critique, pour l'avenir de la filière. Les derniers chiffres disponibles sont en effet préoccupants, pour ne pas dire inquiétants : après les bonnes nouvelles de 2013, les ventes ont connu au premier trimestre de 2014, me dit-on, une baisse brutale, de l'ordre de 30 %. Il s'agit d'une alerte rouge !

Malgré les mesures positives qui ont été prises, par exemple l'allongement des calendriers des appels à manifestation d'intérêt, leur assouplissement, avec la substitution au seuil trop rigide de 200 000 habitants du critère d'une borne pour 3 000 habitants, ou encore l'article 184 de la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, un premier signal négatif a été donné avec la diminution de la subvention, passée de 7 000 à 6 300 euros ; le rapporteur lui-même en a souligné l'effet défavorable.

Monsieur le ministre, vous connaissez pourtant la sensibilité psychologique des Français aux aspects financiers qui les concernent directement. Plus que la réduction de la subvention elle-même – d'un montant de 700 euros –, c'est l'instabilité de l'engagement initial de l'État, confirmant la non-pérennité du cadre fiscal dans le temps, qui a été mal vécue par nos concitoyens.

Au-delà de cette mesure malheureuse, nous avons également relevé toute une série de freins et d'obstacles, qui gênent encore fortement le développement de cette filière. Plus grave encore, des industriels du secteur en viennent à douter...

Dans ces conditions, nous devons plus que jamais, je le répète, poursuivre une action très volontariste. Encore une fois, il ne s'agit pas là d'une vision négative, mais réaliste.

Le quatrième et dernier point de mon propos consistera en conséquence, monsieur le ministre, à vous présenter des propositions constructives en vue de faciliter le succès de la filière.

Au vu de la situation que j'ai décrite, nous devons marcher au canon et franchir le plus rapidement possible des étapes supplémentaires dans le soutien que nous apportons tous à cette filière. Dans cet esprit, sans prétendre épuiser ainsi le sujet, je souhaite que soient prises les six mesures suivantes.

Premièrement, il convient de gagner les esprits des Français. Notre rapporteur a également insisté tout à l'heure sur ce point. Il faut promouvoir, par une campagne de communication pédagogique vigoureuse auprès des collectivités locales et du grand public, les bienfaits de cette filière, en s'appuyant davantage sur des associations spécialisées reconnues, telles que l'AVERE ou l'AVEM, qui sont de bon conseil et dont les propositions sont particulièrement intéressantes.

Deuxièmement, il importe d'actualiser le Livre vert, qui sert encore aujourd'hui de *vade-mecum* aux collectivités locales. En tant qu'auteur initial de ce document, je pense qu'il est nécessaire de le remettre à niveau : quatre ans après sa parution, de nombreux éléments ont évolué, et le monde a beaucoup changé. Il convient de mettre à jour le Livre vert, au bénéfice des collectivités locales.

Troisièmement, il faut faciliter le déploiement des infrastructures privées accessibles au public, par le biais d'incitations. Il s'agit, par exemple, de rendre les bornes éligibles aux certificats d'économie d'énergie. Un large consensus existe en faveur de l'adoption de mesures incitatives pour favoriser le développement de l'implantation des bornes de recharge électrique sans pour autant grever les finances de l'État, dont on connaît la situation.

Quatrièmement, il convient de soutenir les infrastructures entièrement privées par le biais d'une réglementation plus simple et plus efficace du droit à la prise dans l'habitat collectif ou d'aides financières calées sur les certificats d'économie d'énergie.

Cinquièmement, nous devons accentuer le soutien aux flottes d'entreprises, notamment par la réécriture, dont je sais, monsieur le ministre, que vous vous préoccupez – il semble même que des réunions interministérielles se tiennent sur ce sujet –, du fameux décret « bonus » sur la location longue durée et la location-vente avec option d'achat. Il faudrait également accélérer le développement de l'interopérabilité numérique, qui ouvrira nombre de services pratiques aux usagers.

Sixièmement, il faut mettre en place des mesures incitatives au plan local, en concertation avec les collectivités territoriales, pour aider ces dernières à réfléchir et à formuler des propositions, en matière par exemple de stationnement gratuit, de création de couloirs de bus, de gratuité de la charge, de distinction des véhicules électriques par une vignette.

Ces mesures s'inscrivent totalement dans l'esprit de la proposition de loi que nous examinons aujourd'hui et ne seraient pas coûteuses pour l'État. Ce ne sont que quelques propositions parmi d'autres...

Monsieur le ministre, le message principal que je veux vous transmettre est le suivant : il faut plus que jamais persévérer, et franchir une supplémentaire dans cette longue marche si nous voulons que cette filière prometteuse réussisse. Accentuons encore le mouvement en cours, comme nous y invite la devise des jeux Olympiques : *citius, altius, fortius* !

Le groupe UMP soutiendra cette proposition de loi pour promouvoir l'avenir d'une filière industrielle dans laquelle la France se distingue. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, de l'UDI-UC, du RDSE, du groupe écologiste et du groupe socialiste.*)

M. Jean-Claude Lenoir. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Merceron.

M. Jean-Claude Merceron. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, le développement du véhicule électrique, tout le monde l'a appelé depuis le début de l'examen de cette proposition de loi, doit être une priorité en termes à la fois de développement durable et de développement économique. Il s'agit d'un enjeu finalement devenu consensuel, y compris dans l'opinion publique ; nous nous en félicitons.

L'objet de cette proposition de loi est non pas de définir de nouveaux objectifs pour le véhicule électrique, mais simplement de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement pour un meilleur déploiement en France.

Lors du débat sur le climat et l'énergie en Europe qui s'est déroulé le 21 mai dernier dans cet hémicycle, ma collègue Chantal Jouanno a rappelé un certain nombre de convictions auxquelles le groupe UDI-UC est attaché. J'en évoquerai deux : la première est que la politique énergétique doit être une nouvelle ambition pour l'Europe ; la seconde est que l'échelle d'action la plus pertinente, après l'Europe, est non pas l'État, mais la région et les territoires. C'est à partir de ces deux axes que je développerai mon propos.

Tout d'abord, il est essentiel que l'Europe se dote d'une véritable politique énergétique, avec comme priorités le développement des sources d'énergie propres et la maîtrise de la consommation.

Le véhicule électrique s'inscrit parfaitement dans ces objectifs, et son essor est fondamental.

Sur le plan environnemental, le réchauffement climatique doit conduire les pouvoirs publics à favoriser des modes de transport permettant de diminuer la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit donc de trouver des solutions alternatives aux modes de transport citadins alimentés par des énergies fossiles.

Sur le plan industriel, l'avenir de la filière automobile française dépend largement de notre capacité à innover et à accompagner nos constructeurs vers la production massive de véhicules décarbonés. Derrière l'émergence de cette filière se joue aussi une course au *leadership* technologique mondial avec, à la clé, demain, de nombreux emplois.

La France dispose de la taille suffisante, de toute la base industrielle nécessaire et d'un savoir-faire en matière énergétique et d'aménagement urbain qui lui ouvre le chemin, à condition de saisir l'occasion à temps et sans esprit partisan.

Je tiens à déplorer, à cet instant, la mise en liquidation judiciaire de l'entreprise Mia Electric, le 12 mars dernier. Cette situation particulière prouve que le secteur est encore fragile et qu'il requiert toute l'attention des pouvoirs publics, ce qui ne signifie pas l'attribution d'aides financières à tout prix, mais bien d'accompagnement en matière de recherche et développement et l'amélioration de l'environnement économique et fiscal.

En matière de développement des véhicules propres, nous ne partons pas de rien. Dès les premières tables rondes du Grenelle de l'environnement, l'ensemble des acteurs s'étaient accordés sur l'objectif de lancer une filière automobile décarbonée, avec une véritable dynamique industrielle.

Le plan français « véhicules décarbonés », lancé par Jean-Louis Borloo en 2008, visait à accompagner les ruptures technologiques indispensables pour que l'industrie automobile française se tourne vers la production de véhicules propres, en créant un écosystème complet, s'ajoutant au dispositif du bonus-malus.

En 2009, le pacte automobile s'est traduit par l'émergence d'une offre industrielle pour la batterie et la chaîne de traction électrique, par la mise en place d'une démarche coordonnée d'achats de véhicules électriques entre l'État et les grands comptes publics et privés, puis par de nouvelles actions concernant les infrastructures de recharge.

Dans ce domaine, le rôle moteur joué par l'ADEME doit être salué. Deux appels à manifestation d'intérêt ont été lancés depuis 2011 dans le cadre du programme « véhicule du futur » des investissements d'avenir, doté de 50 millions d'euros, afin de soutenir les projets d'infrastructures de recharge de véhicules électriques menés par les collectivités territoriales. J'y reviendrai plus loin, lorsque j'évoquerai mon expérience en Vendée.

Le troisième appel à manifestation d'intérêt, décalé au 31 janvier 2015, devrait enfin permettre à de nombreux territoires d'être couverts, ce qui portera le nombre d'infrastructures de recharge à 14 000 à l'horizon 2016.

En dépit de ces incitations fortes en direction des collectivités territoriales, notre pays souffre aujourd'hui de l'insuffisance de son réseau national de bornes de recharge, qui constitue un frein majeur au développement de la voiture électrique.

Ainsi, cette proposition de loi vise à accompagner la politique de déploiement des infrastructures de recharge sur le territoire.

Le second axe sur lequel je souhaitais insister, pour répondre à la question de la bonne échelle d'action en matière de développement de la politique énergétique, a trait aux territoires.

Je suis convaincu que l'innovation en matière de transition énergétique viendra des territoires, de nos régions et de nos départements, qui sont capables de prendre l'initiative et d'accompagner les bons programmes. Il faut faire confiance à l'intelligence territoriale !

C'est peut-être sur ce sujet que la proposition de loi qui nous est soumise pose le plus question à mes yeux. En effet, elle organise une dérogation en matière d'occupation de l'espace public au bénéfice de l'État ou d'un opérateur, pour des projets d'infrastructures de recharge de véhicules électriques d'ampleur nationale.

Or certaines collectivités ont été innovantes sur ce sujet, et ont mené des projets intéressants, à la taille de leur territoire. J'ai donc deux mises en garde à formuler : que les nouveaux projets bénéficiant de cette dérogation ne viennent pas concurrencer les projets existants et que l'on puisse continuer à soutenir les projets locaux qui se mettent déjà en place ! Il faudra veiller, une fois de plus, à ne pas trop recentraliser la prise de décision, qui pourrait sinon aller à l'encontre des volontés locales. Il faudra également veiller à ce que cette « recentralisation » ne vienne pas ralentir des initiatives locales, certaines collectivités pouvant se saisir de la présente proposition de loi comme d'un prétexte pour arrêter leurs projets en cours, en comptant sur l'État pour agir à leur place.

Je souhaiterais naturellement citer l'exemple que je connais le mieux, celui de la Vendée, et le projet soutenu par le Syndicat départemental d'énergie et d'équipement de la Vendée, le SIDEV, organisme que j'ai l'honneur de présider.

Ce syndicat est compétent pour la mise en place des infrastructures de charge, et il s'est engagé dans leur déploiement sur le domaine public vendéen.

Le SIDEV consacre un budget de 750 000 euros à la mise en place d'un réseau départemental de bornes de recharge tenant compte des flux de circulation et des distances de déplacement entre domicile et lieu de travail compatibles avec l'autonomie des véhicules électriques.

Après avoir consulté l'ensemble des communes vendéennes, le SIDEV a publié, en juin 2013, un schéma départemental de déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques, avec l'aide de Renault, qui a apporté, dans le cadre d'une convention de partenariat, son expertise en matière de véhicules électriques et de bornes de recharge.

Ce schéma d'implantation de 350 bornes sur 191 communes a été proposé à l'ensemble des maires vendéens. Le déploiement des bornes de recharge s'effectuera en trois phases, de 2014 à 2016. Une borne publique pour 1 800 habitants, en moyenne, sera donc implantée dans toutes les communes de plus de 900 habitants. Pour l'utilisateur, une charge accélérée d'une durée d'une heure coûtera 3 euros et assurera une autonomie de 120 à 150 kilomètres. Une charge normale, d'une durée d'une heure, coûtera 1 euro, pour une autonomie de 25 kilomètres environ.

La première borne de recharge a été inaugurée lundi 26 mai. J'en suis fier, car c'est un projet local qui me tenait à cœur ; c'est aussi un projet innovant, au service de tout un département.

Pour conclure, même si je me réjouis que ce texte soit d'initiative parlementaire, je regrette qu'il ne s'inscrive pas dans le cadre plus large de la future loi sur la transition énergétique, que nous attendons toujours et qui permettrait d'aborder cette thématique dans son ensemble, et non pas seulement par le biais d'une mesure technique. Néanmoins, le groupe UDI-UC votera en faveur de l'adoption de la présente proposition de loi, car il en partage les objectifs. *(Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC et de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du groupe socialiste et du RDSE.)*

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui une proposition de loi qui marque indéniablement une volonté de prendre en compte les enjeux industriels et environnementaux liés au développement de la filière des véhicules électriques.

Il s'agit en effet d'un enjeu majeur pour la transition écologique et énergétique. Il est clair que nous devons soutenir la filière française du véhicule électrique, qui constitue un gisement d'emplois, à l'instar de l'ensemble du domaine du développement durable. Aujourd'hui, les constructeurs automobiles français détiennent 80 % du marché national du véhicule électrique : c'est considérable.

L'enjeu écologique de réduction des émissions n'est pas moins important. En effet, la moyenne actuelle des émissions du parc automobile français est encore de 176 grammes de CO₂ par kilomètre. Elle devrait être ramenée à 130 grammes par kilomètre en 2020. Dès lors, le véhicule électrique peut et doit jouer un rôle majeur dans le recul de nos émissions de gaz à effet de serre. Il y va d'ailleurs de la santé de nos concitoyens.

Pourtant, le parc de bornes de recharge – on en compte environ 8 000 – est aujourd'hui assez peu développé, malgré les incitations financières décidées dans le cadre du grand emprunt pour soutenir les collectivités territoriales, seules compétentes à l'heure actuelle en matière d'implantation de bornes sur leur territoire.

Cette faiblesse du parc de bornes de recharge est un frein objectif à l'essor de l'usage des véhicules électriques, même si, nous le savons tous, le prix de ceux-ci en constitue un autre

tout aussi important, sans parler du problème de l'autonomie ni de la dimension culturelle évoquée il y a un instant par M. le rapporteur.

Au fond, nous considérons comme un progrès le fait que le Gouvernement reprenne la main sur ces questions d'avenir, même si nous regrettons que cela passe par une proposition de loi, ce qui prive les parlementaires d'une étude d'impact.

En effet, jusqu'à une période récente, le Gouvernement n'envisageait pas la création d'un opérateur national d'infrastructures de recharge pour installer un réseau de bornes qui viendrait compléter celui mis en place sur l'initiative des collectivités territoriales. Il arguait alors du fait que les collectivités devaient rester seules compétentes en la matière, au motif, qui ne semblait guère déterminant, qu'elles seules connaissent les flux des trajets entre domicile et lieu de travail sur leur territoire.

La volonté ici affirmée de permettre à l'État de jouer un rôle pour garantir l'égal accès de tous à ces équipements est un progrès, qui crédibilise l'effort annoncé dans le plan de soutien à la filière automobile de 2012.

Cependant, certains aspects de cette proposition de loi posent question. Ainsi, aux termes du texte, l'État pourra déployer ces infrastructures de recharge soit pour son propre compte, soit par l'intermédiaire d'un opérateur national dans lequel il détiendra directement ou indirectement une participation. La participation dans l'opérateur national pourra être détenue par le biais d'un établissement public comme l'ADEME, voire, plus indirectement, par celui de la Caisse des dépôts et consignations.

Soyons clairs : il est évident que ce n'est pas l'État qui va accomplir cette tâche ; c'est donc un opérateur national. Le seul outil actuellement prévu pour assurer un contrôle sur cet opérateur est la participation de l'État au capital, par voie directe ou indirecte. Nous savons également que le projet de l'opérateur devra être validé par les ministres chargés de l'énergie et de l'environnement.

Nous estimons que ces éléments, si positifs soient-ils, ne constituent pas une garantie de contrôle suffisante. C'est pourquoi nous aurions souhaité que la loi soit plus claire quant au cahier des charges imposé au futur opérateur.

Sur le fond, nous considérons en effet qu'il revient à la représentation nationale de vérifier que les conditions de mise en place de ce réseau de bornes de recharge de véhicules électriques sont conformes, par exemple, à un bon aménagement du territoire. Nous proposerons d'ailleurs, par voie d'amendement, que les ministres concernés viennent présenter les projets, une fois ceux-ci définis et prêts à être validés, devant les commissions parlementaires compétentes.

Associer les parlementaires à la démarche et vérifier que l'esprit de ce texte sera respecté : tel est notre objectif. Il importe en effet de permettre aux parlementaires d'apprécier concrètement les critères qui guideront le choix du prestataire, ainsi que les obligations qui pèseront sur celui-ci. Nous en avons parlé en commission, monsieur le rapporteur, et nous avons conclu qu'il fallait entendre le Gouvernement sur ce point.

Vous nous jugerez peut-être tatillons, monsieur le ministre, mais je dois dire que nous avons tous été échaudés par le scandale d'Ecomouv'. Nous sommes donc particulièrement vigilants sur ces formes de partenariat public-privé, car il peut arriver – cela a déjà été le cas – que les intérêts de l'État, et donc de nos concitoyens, soient mal garantis. Nous parlons

là, certes, d'un marché limité, puisque vous estimez le besoin de financement de ces équipements à hauteur de 200 millions d'euros, mais c'est pour nous une question de principe.

M. Philippe Bas. Il y a un bon usage du partenariat public-privé !

Mme Évelyne Didier. Par ailleurs, eu égard à la taille des entreprises qui ont fait part de leur intérêt – Bolloré ou EDF et Nissan –, il est clair que, une nouvelle fois, seuls les grands opérateurs privés seront à même de se porter candidats.

S'agissant d'un réseau dont la mise en œuvre n'est pas extrêmement complexe, il aurait pu être utile de faire une place à des entreprises plus petites, sans les mettre dans une situation de sous-traitance qui, on le sait, présente pour elles un certain nombre de désavantages. Le contrôle de l'État doit permettre que le développement de ces infrastructures de recharge favorise aussi le tissu économique local.

En outre, si la proposition de loi associe les collectivités territoriales, en prévoyant que leurs organes délibérants devront se prononcer sur la délivrance des titres d'occupation du domaine public, aucune garantie n'est apportée quant aux éléments de politique tarifaire qui s'appliqueront pour l'exploitation de ces bornes. Comment seront fixés les tarifs d'exploitation ? Quelles seront les conditions de vente d'électricité à ces opérateurs ? Sommes-nous en mesure de solliciter des tarifs préférentiels ? Quel contrôle public pourra s'exercer sur l'opérateur ? Autant de questions qui n'ont pas obtenu, pour l'heure, de réponse suffisamment précise. Peut-être pourrez-vous nous apporter de nouveaux éléments, monsieur le ministre ?

À l'Assemblée nationale, vous avez simplement assuré que le Gouvernement veillerait à l'équilibre global du dispositif, pour faire en sorte « que le tarif soit à peu près le même sur tout le territoire [...] et surtout pour que tout le territoire soit à peu près maillé ». Avouez qu'il y a beaucoup d'« à peu près » dans cette réponse !

Autre zone d'ombre : le maillage proprement dit est national, certes, mais comment sera-t-il constitué dans chaque région ? Si l'on peut penser que les autoroutes et les zones les plus densément peuplées seront rentables, et donc rapidement équipées, quelles obligations précises pèseront sur le ou les opérateurs pour que ne subsistent pas de zones blanches ? Là encore, nous manquons d'éléments.

M. le ministre a indiqué que la couverture du territoire ne devrait pas poser de problème, mais nous estimons que nous nous trouvons, une nouvelle fois, dans un schéma où il s'agit de faire confiance au privé pour remplir une mission de service public, en tout cas d'intérêt général. Nous connaissons malheureusement les résultats de l'équation : en l'absence d'obligations précises pesant sur les futurs opérateurs, il est à craindre qu'ils iront implanter les bornes là où la rentabilité est assurée.

Je poserai une dernière question : quel sera le niveau de rétribution des opérateurs ? Là encore, le cas d'Ecomouv' incite à la méfiance.

Pour conclure, si nous regrettons les conditions de consultation et d'association du Parlement, ainsi que la faiblesse des critères de validation des projets, nous voterons néanmoins cette proposition de loi. Les enjeux liés à la transition écolo-

gique commandent en effet de favoriser le développement de la filière des véhicules électriques, en donnant la possibilité matérielle à nos concitoyens de s'équiper de tels véhicules.

Nous voterons aussi ce texte parce que son dispositif permettra l'implantation sur le territoire des communes d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sans qu'elles aient à investir. Dans le contexte actuel de disette budgétaire et de baisse des dotations, c'est un élément appréciable. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, cette proposition de loi visant à faciliter le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public revêt une importance tout à fait cruciale, car elle nous invite à opérer un choix stratégique.

En effet, il nous revient en définitive de décider si, oui ou non, nous donnons sa chance à l'électromobilité en France. Un tel choix, mes chers collègues, doit être courageux, réfléchi et éclairé.

Pourquoi devons-nous miser sur le développement du véhicule électrique ?

Tout d'abord, parce que nous pouvons le faire ! En effet, nous disposons en France d'atouts formidables et nécessaires, c'est-à-dire d'entreprises d'envergure et de renommée mondiales, dans le secteur de l'automobile comme dans celui de la distribution d'électricité.

Le véhicule électrique pourrait donc être une filière industrielle d'avenir. Eu égard à la persistance de la crise économique et sociale, à la situation d'une industrie française chaque jour un peu plus sinistrée, aux attentes déçues des Français, qui ont conduit aux résultats électoraux que l'on sait, nous commettrions, me semble-t-il, une faute en l'ignorant.

Le développement du véhicule électrique pourrait être une formidable occasion, car cette filière représente un vaste gisement d'emplois, et il contribuerait de plus à l'émergence de nouveaux métiers, liés par exemple à la fabrication des batteries.

Il nous faut encore souhaiter le développement du marché des véhicules électriques pour d'évidentes raisons de responsabilité environnementale et de santé publique.

Je pense d'abord au respect de l'objectif de réduction de 40 % des émissions européennes de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et, partant, au respect de nos engagements internationaux. Sachant que le transport routier est responsable de 95 % de ces émissions, on comprend aisément en quoi le développement de l'électromobilité est un levier d'action majeur.

En outre, le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, le GIEC, paru au mois de mars 2014, est particulièrement alarmant : sans un « changement rapide », nous apprend-il, l'augmentation des émissions mondiales de gaz à effet de serre conduira à une hausse de température importante, entre 3,7 et 4,8 degrés. Ce sera peut-être positif pour la viticulture dans les zones les plus septentrionales, mais ce sera très mauvais à tous autres égards ! *(Sourires.)*

Je ne reviendrai pas ici sur les conséquences connues d'un tel accroissement de température. J'attire simplement l'attention sur le fait que la présente proposition de loi offre une occasion d'amorcer un changement.

Par ailleurs, l'avènement de la « mobilité décarbonée » serait également un moyen efficace de lutter contre la pollution de l'air et les multiples pathologies qui lui sont associées. À mes yeux, l'actualité, en l'occurrence les pics de pollution de ces derniers mois et les mesures prises en conséquence, par exemple la contraignante circulation alternée, atteste de l'urgence qu'il y a à s'attaquer au cœur du problème.

En outre, en termes d'amélioration du cadre de vie de nos concitoyens, le véhicule électrique constitue également, par sa souplesse et son silence, une réponse satisfaisante en matière de lutte contre les nuisances sonores liées au trafic routier.

Enfin, au-delà de l'atout considérable, sur le plan industriel, et de l'impératif écologique que je viens de mentionner, l'exposé des enjeux ne saurait être complet sans que soit au moins évoquée la réduction de notre dépendance énergétique au pétrole, et donc aux pays producteurs de celui-ci.

Il convient de comprendre que c'est maintenant qu'il faut faire le pari de l'électromobilité ! Il semble en effet que les conditions soient enfin réunies pour permettre l'expansion du secteur.

S'il est indéniable que le marché des véhicules électriques reste encore marginal, force est de constater que la filière connaît une phase d'accélération. Les ventes, certes modestes, ont progressé significativement ces cinq dernières années, et elles ont même bondi de 50 % entre 2012 et 2013. Toutefois, elles ont connu une baisse de 30 % au cours de ces derniers mois.

De plus, nous savons que ce mode de transport est adapté aux besoins de la majorité des utilisateurs. En effet, alors que l'autonomie moyenne d'une batterie est actuellement de 120 kilomètres, 87 % des trajets quotidiens sont, selon les statistiques, inférieurs à 60 kilomètres en Europe.

Les enquêtes d'opinion font également état d'une réceptivité accrue des Français à ce nouveau modèle de mobilité. Il s'agit, comme le soulignait notre collègue Louis Nègre, de gagner la bataille de l'opinion. (*M. Louis Nègre acquiesce.*)

Enfin, dans la mesure où les constructeurs français sont actuellement *leaders* sur le marché européen et en bonne position sur le marché mondial – qui n'a pas entendu parler de la Zoé ? –, c'est maintenant ou jamais qu'il faut franchir le pas !

M. Jean Besson. Très bien !

M. Jean-Claude Requier. Cela étant dit, que manque-t-il pour que le marché des véhicules électriques décolle définitivement ?

La proposition de loi a justement mis le doigt sur le nœud du problème : ce qui manque, c'est un réseau national d'infrastructures de recharge fiable, dense et équilibré sur l'ensemble du territoire.

M. Robert Tropeano. Ça, c'est sûr !

M. Jean-Claude Requier. Dans l'esprit du public, la voiture est associée à une forme de liberté. Le président Georges Pompidou déclarait déjà, en son temps, que « les Français aiment la bagnole ».

M. Arnaud Montebourg, ministre. Ça n'a pas changé !

M. Jean-Claude Requier. Dans cette perspective, pour développer la filière, nous avons besoin d'un réseau de bornes de recharge électrique suffisamment dense, afin de lever le « verrou » psychologique de la peur de la panne. Dans mon département, si vous tombez en panne la nuit dans les Causses, vous risquez d'attendre longtemps d'être dépanné ! (*Sourires.*) Il faut donc rassurer l'utilisateur, en lui garantissant qu'il ne sera jamais loin d'une borne de recharge électrique : souvenez-vous de ces touristes qui partaient jadis sur la côte dalmate, en Yougoslavie, en emportant des bidons d'essence de peur de ne pas trouver de station-service sur place !

La présente proposition de loi prévoit d'exonérer de redevance pour occupation du domaine public l'État ou tout opérateur dont une partie du capital est détenu par la puissance publique qui souhaiterait implanter, dans le cadre d'un projet national, des infrastructures de recharge de véhicules électriques sur le domaine public.

Au regard des enjeux, instaurer une telle incitation, encadrée par la loi, me paraît pleinement justifié, d'autant qu'il s'agit en réalité de parachever un édifice de mesures de soutien déjà existant et, de ce fait, de révéler son utilité et de lui donner tout son sens.

Je fais bien sûr ici référence aux subventions de l'ADEME aux projets d'implantation émanant de collectivités territoriales, en particulier de villes et de syndicats d'énergie départementaux, mais également aux aides à l'acquisition de véhicules électriques débloquées par certaines régions, ou encore à la réévaluation, en 2013, du montant du bonus écologique. Cela étant, il faut bien le reconnaître, le coût d'un véhicule électrique reste encore élevé, et souvent même dissuasif.

En conclusion, nous sommes favorables à ce texte. Il faut éviter l'apparition d'une fracture territoriale et de zones blanches très faiblement équipées. Au travers de cette proposition de loi, nous défendons également la ruralité, et même l'hyper-ruralité, pour paraphraser notre collègue Alain Bertrand.

Les membres du RDSE apprécient en outre que le texte réaffirme le rôle de stratège et de garant de l'intérêt général de l'État. Il s'agit d'un signal fort et de bon augure à quelques semaines de l'examen du projet de loi sur la transition énergétique.

Pour toutes ces raisons, le groupe RDSE, qui salue le travail effectué par la commission, soutient résolument cette proposition de loi. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission du développement durable, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, le développement du véhicule électrique est un enjeu énergétique, écologique et industriel majeur pour la France, ce qui explique la mise en place du bonus écologique.

Pourtant, ce développement reste très limité, puisque la voiture électrique ne représente que 0,5 % du marché automobile français, tandis que les prévisions pour 2020 ont été revues à la baisse.

La faiblesse des ventes de véhicules électriques tient principalement au coût élevé des batteries, ainsi qu'au manque d'infrastructures de recharge, qui constitue un frein psychologique à l'achat.

Cette proposition de loi vise donc à faciliter le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public : c'est un objectif prioritaire, dans la mesure où la couverture territoriale reste aujourd'hui très inégale, malgré les efforts des collectivités locales.

Il s'agit d'autoriser le lancement d'un ou de plusieurs opérateurs chargés de mettre en place un réseau national d'infrastructures « essentiel » de bornes de recharge, c'est-à-dire un maillage national, en complément du réseau de proximité déployé actuellement par les collectivités territoriales.

L'intérêt du texte est ainsi de donner de la cohérence aux actions de déploiement des infrastructures électromobiles en améliorant la coordination des différentes initiatives locales et la répartition territoriale des bornes de recharge. En outre, dans la perspective de la probable adoption d'une directive européenne relative au déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution, il est judicieux, pour la France, d'avancer rapidement en matière de recours à l'électromobilité.

Cela étant, il est nécessaire de bien encadrer le champ d'intervention de l'opérateur national. En effet, la proposition de loi prévoit d'exonérer de la redevance pour occupation du domaine public les opérateurs nationaux qui implanteront des bornes sur le domaine public des collectivités territoriales lorsque que cette implantation s'inscrit dans un projet de dimension nationale.

Dès lors, que le déploiement des infrastructures de recharge électrique soit confié à un opérateur ou à plusieurs, la vigilance s'impose.

Le premier sujet de vigilance concerne l'accès équitable des citoyens aux infrastructures de recharge sur tout le territoire, s'agissant notamment de la nécessaire homogénéité des services et des tarifs liés à l'usage des infrastructures.

Mme Évelyne Didier. Très juste !

M. Michel Teston. En effet, il est essentiel de respecter le principe d'égalité devant les charges publiques, en prévoyant une répartition équitable des bornes de recharge sur le territoire et un tarif homogène pour leur utilisation.

Le strict respect de ce principe doit être perçu non pas comme une contrainte, mais comme un moyen de favoriser le recours à l'électromobilité en France, car cela permet d'assurer, pour tout utilisateur, un bon maillage territorial, ainsi que la maîtrise du coût de déplacement. C'est pourquoi il me semble important de développer une offre de services commune à toutes les bornes.

Le second sujet de vigilance a trait au respect des règles de concurrence dans la gestion des services appelés à se développer sur les aires de stationnement où seront installées les bornes, s'agissant tout particulièrement des services d'attente et des services d'aide à la mobilité.

Pour agréer l'attente des automobilistes lors du rechargement de leur véhicule électrique, qui peut durer plusieurs dizaines de minutes, voire quelques heures, des services d'attente leur seront probablement proposés, sur le modèle de ceux des actuelles stations-service. Or le ou les opérateurs étant exonérés de la redevance pour occupation du domaine public, n'y aurait-il pas, pour ces services, un risque de disparité en matière de concurrence par rapport aux autres commerces et services implantés sur le domaine public, qui eux acquittent cette redevance ? La même question se pose

pour les services d'aide à la mobilité du type de l'autopartage, pouvant être installés sur les aires de recharge des véhicules électriques.

Ce souci de vigilance est bien évidemment au cœur des préoccupations de Jean-Jacques Filleul, rapporteur du texte, dont je salue l'excellent travail. En effet, sur son initiative, la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire du Sénat a sensiblement modifié le texte de l'Assemblée nationale, en précisant que la répartition des bornes de recharge doit s'effectuer dans le respect d'un aménagement équilibré des territoires.

En outre, toujours sur l'initiative du rapporteur, la commission a réintroduit un alinéa dans l'article unique de ce texte, tendant à compenser, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement, la perte de recettes résultant, pour les collectivités territoriales, de l'exonération de redevance pour occupation du domaine public.

Ainsi, la commission a su insérer dans ce texte des garanties supplémentaires, permettant d'assurer que le déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques soit réalisé de façon équitable sur tout le territoire national et à un coût supportable tant pour les collectivités locales que pour les utilisateurs.

Enfin – c'est un apport important de l'Assemblée nationale –, il est prévu que les porteurs de projets, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs concernés des territoires se concertent pour définir les conditions d'implantation des infrastructures, ce qui devrait contribuer à la mise en place d'un maillage territorial équilibré.

Conscients que le développement du véhicule électrique suppose le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public, les membres du groupe socialiste voteront cette proposition de loi, dont l'intérêt paraît évident. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Arnaud Montebourg, ministre. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je veux remercier l'ensemble des contributeurs à ce débat de la vision qu'ils ont apportée, témoignant, au-delà des diverses sensibilités, d'une convergence de vues sur ce sujet.

Je m'attacherai d'abord à répondre aux différentes questions soulevées et à lever, si je le peux, les quelques inquiétudes qui se sont exprimées, en soulignant l'esprit évolutif du Gouvernement sur ce dossier.

Mme Didier a souligné à juste titre que, voilà un et demi, j'avais déclaré devant l'Association des maires de France que nous faisons confiance aux collectivités locales pour développer le réseau national.

Cependant, en dehors du fait que les règles de l'ADEME étaient décourageantes, ce à quoi nous sommes en train de remédier, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, en modifiant un seuil qui n'était guère incitatif, nous avons observé qu'attribuer la compétence à 36 000 communes pour mettre en œuvre un mouvement national, c'est créer 36 000 souverains, 36 000 décisionnaires qui n'ont pas forcément la même vision. Les convaincre prendrait forcément beaucoup plus de temps que vous convaincre vous parlementaires, qui représentez aussi les territoires.

Comme les choses n'avancèrent pas assez vite, j'ai consulté M. Jean-Louis Borloo, auteur des lois Grenelle. Il n'y a pas d'inconvénient à ce que l'État ne prenne cette compétence aux collectivités locales, mais assure en quelque sorte la cohérence des offres de bornes de recharge électrique sur le territoire, comble les trous là où les collectivités locales – c'est leur choix et leur liberté – sont inactives et organise un réseau national, l'objectif étant d'implanter une borne tous les 60 kilomètres afin de prévenir l'apparition de zones blanches.

Il ne s'agit pas d'inscrire cet objectif dans la loi, comme on a pu le faire pour les bureaux de poste. Cela relève non pas de la responsabilité du législateur, mais plutôt de celle, opérationnelle, d'un gouvernement qui souhaite assurer le maillage de l'ensemble du territoire.

Il importe, si j'ose dire, d'appuyer sur l'accélérateur de l'électromobilité dans notre pays. Nous avons fait le choix de venir en soutien des collectivités locales, sans les déposer de leur compétence. Il s'agit, comme disent les juristes, d'une compétence concurrente. Cette mobilisation nationale permettra d'assurer un *leadership* durable à notre industrie, en dotant notre pays d'une base industrielle, grâce à une priorité donnée par le politique à l'électromobilité.

De nombreuses raisons justifient cette priorité : l'indépendance énergétique, la lutte contre la pollution, non plus seulement dans les zones les plus urbanisées, mais également dans des pans entiers du territoire où la population est moins dense. En effet, la pollution de l'air, par exemple par les particules fines, affecte désormais aussi les zones rurales.

Nous avons donc fait le choix d'une mobilisation nationale à tous les échelons. Je veux, à cet égard, saluer l'action des collectivités locales. M. Nègre s'est plaint que j'aie oublié Nice : je tiens à réparer cette maladresse. J'aurais pu également citer, tout à l'heure, la région Nord-Pas-de-Calais : je crois savoir que l'un des projets de l'ADEME en cours de réalisation a trait à l'installation de 466 bornes dans cette belle région. Ces exemples montrent que les choses avancent très bien lorsque des collectivités locales au périmètre suffisamment large décident de s'engager dans l'installation de bornes. En revanche, si une commune d'une agglomération se montre très volontariste en la matière sans que la ville-centre s'associe à la démarche, le résultat ne peut être satisfaisant. Et je ne parle pas du morcellement territorial du monde rural...

Nous avons donc décidé de faire tous ensemble la même chose. Si certains décident d'aller plus loin, ce sera tant mieux ! Le Gouvernement n'entend pas, dans une sorte de revirement complet, redonner à l'État la maîtrise exclusive du dossier. La compétence a été donnée aux collectivités locales : qu'elles continuent à agir, nous les y encourageons, l'État prenant les choses en main s'agissant du maillage national.

J'en viens à cette affaire des zones blanches. La conviction du Gouvernement en la matière est assez éloignée d'un certain nombre de positions que j'ai entendu exprimer au cours du débat parlementaire, à l'Assemblée nationale comme au Sénat.

À nos yeux, le véhicule électrique est un véhicule de travail, qui a toute sa place là où les transports en commun ne sont pas suffisamment développés. Il est destiné à des gens qui, pour l'heure, possèdent un véhicule à moteur thermique consommant des quantités considérables d'un carburant

dont on ignore comment son prix évoluera dans les mois et les années à venir. Pour nous, c'est un véhicule de la ruralité.

Étant moi-même depuis dix-sept ans un élu rural, je veux donc faire mentir la vieille antienne, ancrée dans l'inconscient collectif, selon laquelle les progrès techniques seraient d'abord pour les villes, les campagnards pouvant bien attendre que le siècle veuille bien s'avancer...

En effet, les véhicules électriques sont utilisés aujourd'hui pour assurer des déplacements pendulaires dans les zones rurales, en particulier là où il n'y a pas de transports en commun. Ils ne se vendent pas dans les métropoles, où des moyens de transport sont disponibles à toute heure du jour et même de la nuit. Tel n'est pas le cas dans les zones rurales, où les conseils généraux, malgré leurs efforts, ne peuvent pas mettre en place des dessertes par bus pour répondre à tous les besoins de déplacements d'une population peu dense. C'est l'une des raisons pour lesquelles les limites du service public de transports en commun en zones rurales doivent être intelligemment compensées. L'électromobilité répond à l'ultra-ruralité dont un certain nombre d'entre vous se sont fait les porte-parole. Sachez que je partage vos préoccupations, à titre personnel, en tant que citoyen et que militant politique.

C'est pourquoi notre projet ne comporte aucune zone blanche. Notre objectif est d'assurer à tous les Français que, où qu'ils se trouvent, ils seront à 60 kilomètres au plus d'une borne de recharge, ce qui correspond à la moitié de l'autonomie des véhicules électriques actuels. Si nous avons impliqué l'État dans ce dossier, c'est précisément pour éviter toute fracture territoriale en matière d'électromobilité.

Madame Didier, il n'y aura pas d'appel d'offres. Il s'agira non pas d'une procédure publique, mais d'offres spontanées, que nous n'agréerons que si l'équilibre territorial est respecté : les zones de montagne, les zones de plaine reculées, les causses évoqués par M. Requier devront aussi être desservis.

C'est une vision extrêmement moderne, qui va complètement à l'encontre du préjugé que j'évoquais tout à l'heure, selon lequel le progrès technologique concernerait d'abord les villes. Nous voulons construire un maillage national.

M. le rapporteur m'a demandé qui seraient les opérateurs. Pour l'instant, il y a deux candidats : le premier est un agrégat de constructeurs français et allemands, Renault-Nissan, BMW et Volkswagen, regroupés autour d'EDF, dont le seul projet est de mettre en place des bornes de recharge rapide sur les grands axes autoroutiers ; le second est M. Bolloré, dont l'entreprise Autolib' possède déjà une expérience dans des métropoles importantes et a pour projet d'installer 16 000 points de charge, dans le cadre d'un maillage permettant de circuler librement dans toute la France avec des véhicules électriques.

M. Bolloré est propriétaire d'une technologie hors du commun, la batterie lithium métal polymère, qui a fait la démonstration de sa supériorité sur celles développées par nos concurrents asiatiques. Or, sur le plan de la technologie, la batterie est l'élément crucial de l'électromobilité dans son ensemble. M. Bolloré ne demande aucune subvention. Dans la mesure où il a intérêt à développer l'utilisation des véhicules électriques, il entend se rémunérer non pas sur le

service rendu, mais sur la vente des batteries, qui présentent l'avantage d'être fabriquées non loin de Quimper, à Ergué-Gabéric. (*Mme Maryvonne Blondin acquiesce.*)

Nous avons là une chaîne à la fois politique, économique, financière qui nous permet de bâtir une stratégie de politique industrielle. Tel est l'esprit dans lequel nous travaillons.

Les collectivités locales auront-elles leur mot à dire, nous demandera-t-on. Je ne vois pas pourquoi il en irait autrement! Qui mieux qu'elles connaît le terrain, sait comment s'organisent les flux de mobilité? Tout élu local sait où se forment les embouteillages, quels sont les trajets de ses concitoyens, combien de kilomètres ils parcourent. Il connaît les insuffisances de la desserte par transports en commun. Quel opérateur se priverait de sa connaissance du terrain? C'est un investissement qui a vocation à être rentable! Quel opérateur, investissant 40 000 euros par borne de charge rapide et 10 000 euros par borne de charge lente, décidera d'installer ces équipements dans des endroits improbables, à seule fin de contrarier le maire, par esprit de contradiction? Cela n'aurait aucune rationalité économique! Par conséquent, la coopération avec les collectivités locales s'imposera d'elle-même.

Aux députés qui se posaient les mêmes questions que vous, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai dit que l'on pouvait tout de même faire le pari de la confiance! Il ne s'agit pas d'être candide, mais un opérateur aura intérêt, pour rentabiliser ses investissements, à se concerter avec les élus locaux, qui connaissent avec précision les flux de déplacements. En cas de désaccords, l'État sera l'arbitre ultime, mais je ne pense pas que j'aurai à arbitrer des implantations de bornes sur vos territoires communaux ou intercommunaux: nous avons mieux à faire, et je crois que vous pourrez parfaitement vous entendre avec les opérateurs.

Un certain nombre de questions précises ont été soulevées, auxquelles je vais maintenant tenter de répondre.

Concernant l'ADEME, sachez que, sur l'enveloppe de 50 millions d'euros, 12 millions ont déjà été dépensés et 6,7 millions sont encore en cours d'instruction. Comme je l'ai déjà indiqué, le seuil d'éligibilité a été abaissé, ce qui devrait normalement continuer à stimuler les collectivités locales volontaires. Je saisis d'ailleurs cette occasion pour les remercier de leur démarche et leur dire que nous les encourageons à s'équiper.

M. le rapporteur a demandé au Gouvernement ce qu'il pensait de l'élargissement du bénéfice des certificats d'économie d'énergie à tous les acteurs privés qui installeraient des points de recharge électrique.

Je sais qu'un supermarché Auchan a décidé d'installer des bornes de recharge.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. C'est exact!

M. Arnaud Montebourg, ministre. M. Leclerc est également venu me voir pour me demander à bénéficier de l'éligibilité.

Une réflexion est en cours avec la ministre de l'écologie. Pour le moment, nous étudions la question, afin de mesurer les conséquences de cette prise en charge pour les finances publiques. J'indique que ce sujet relève de la compétence du ministère de l'écologie, mais le ministère de l'économie, pour sa part, s'y déclarera favorable.

Vous m'avez également interrogé, monsieur le rapporteur, sur la question du bonus écologique des véhicules électriques s'agissant de la location de longue durée ou avec option d'achat.

Nous ne sommes pas contents de la situation. C'est la raison pour laquelle un décret modificatif est dans le circuit de signature depuis ce matin. Son entrée en application, à compter du 1^{er} juillet 2014, permettra de retrouver le périmètre initial du bonus écologique.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Très bien!

M. Arnaud Montebourg, ministre. M. Teston et M. Nègre semblaient avoir quelques doutes sur le succès des véhicules électriques. Permettez-moi de leur faire part des évolutions de ventes de véhicules électriques pour le premier trimestre de 2014 en Europe.

La vente des véhicules électriques a connu une croissance de 313 % en Norvège, de 65 % en Allemagne, de 212 % en Grande-Bretagne, de 98 % en Suède, de 471 % en Autriche, de 109 % en Suisse, de 119 % au Danemark, de 96 % en Italie, de 201 % en Belgique, de 230 % aux Pays-Bas, de 86 % au Portugal, la croissance s'établissant au total pour l'Europe à 78 %.

La France doit être *leader* sur ce marché, car c'est la France qui construit sa technologie. C'est la raison pour laquelle j'ai donné instruction à M. le préfet que nous avançons encore plus fortement sur le sujet pour conforter le succès que rencontrent les véhicules électriques qui sortent de nos usines. Si l'Allemagne se positionne sur le haut de gamme, le très grand luxe revenant aux Américains avec la marque Tesla, qui connaît un certain succès auprès des catégories les plus riches de la population, la France est davantage axée sur le *mass market* et les entrées de gamme; on constate toutefois que, toutes marques confondues, notre pays dispose d'un avantage compétitif considérable en ce domaine. Cette proposition de loi a pour objet de favoriser son grand succès.

Monsieur Nègre, je regrette de ne pas avoir salué à l'époque le travail très utile que vous avez effectué dans votre Livre vert, qui s'actualise de lui-même. D'ailleurs, le programme de l'ADEME a lui-même rectifié certains éléments du cahier des charges qui est présenté aux communes en tenant compte des retours d'expérience, des évolutions technologiques ainsi que des choix politiques. D'une certaine manière, la pratique a permis de mettre à jour vos travaux, monsieur le sénateur.

J'ajoute que nous sommes très en avance sur tous les pays européens, y compris l'Allemagne, qui est désormais le référentiel unique... Toutefois, en matière d'électromobilité, c'est la France qui est le référentiel puisque certains de nos voisins européens, l'Allemagne, le Danemark, la Hongrie, la Norvège, la Grande-Bretagne ou l'île de Malte, ont, au cours des derniers mois, affiché leur intention de développer l'implantation d'infrastructures.

S'agissant de l'Allemagne, les chiffres les plus récents évoquent 2 100 bornes de recharge publiques dans le Bade-Wurtemberg, la Rhénanie du Nord-Westphalie, la Bavière, qui sont les trois *Länder* les mieux équipés. Le gouvernement fédéral, ainsi que vous l'avez évoqué dans votre intervention, a révélé un projet national visant à installer 400 bornes de charge rapide sur son territoire d'ici à 2017. Nous en avons 8 000, les Allemands en ont 2 000, bientôt 2 500, nous avons donc de l'avance en ce domaine, et nous la maintenons.

Je suggère que vous alliez faire le même discours en Allemagne, monsieur le sénateur, pour dire que le référentiel en matière d'électromobilité est ici, en France!

Je souhaite revenir sur l'étude que j'ai évoquée dans mon intervention liminaire concernant les résultats de Renault, notamment les ventes de la Zoé.

Renault estime que la réduction du bonus environnemental, notamment lorsque les voitures sont achetées en *leasing*, a entravé le progrès de l'électromobilité. Nous partageons cette analyse. C'est pourquoi nous remédierons à cette situation dans les jours qui viennent.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Très bien !

M. Arnaud Montebourg, ministre. Par ailleurs, Renault nous a indiqué que, pour accroître la motivation de ses vendeurs dans les concessions, l'entreprise venait d'augmenter la prime à la vente pour la Zoé et la Fluence.

Enfin, je signale que des constructeurs étrangers fabriquent sur notre territoire. C'est le cas de Toyota à Valenciennes, qui est le troisième constructeur en France. Cette entreprise fabrique la totalité des Yaris destinées à l'Europe sur le sol français et a embauché 400 personnes dernièrement. C'est le cas aussi de Daimler, qui, je le rappelle, fabrique des Smart. Des Smart électriques seront fabriquées en Moselle, donc chez Mme la sénatrice Gisèle Printz, que je salue.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, ce que je suis en mesure de vous indiquer. Sachez que je suis à votre disposition pour continuer la discussion si vous le souhaitez. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du RDSE, ainsi que sur plusieurs travées de l'UMP.*)

M. le président. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROPOSITION DE LOI FACILITANT
LE DÉPLOIEMENT D'UN RÉSEAU
D'INFRASTRUCTURES DE
RECHARGE DE VÉHICULES
ÉLECTRIQUES SUR L'ESPACE
PUBLIC

Article 1^{er}

- ① I. – Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques, l'État ou tout opérateur, y compris un opérateur au sein duquel une personne publique détient, seule ou conjointement, une participation directe ou indirecte, peut créer, entretenir et exploiter sur le domaine public de l'État, des collectivités territoriales ou de leurs groupements un réseau d'infrastructures nécessaires à la recharge de véhicules électriques et de véhicules hybrides rechargeables sans être tenu au paiement d'une redevance, lorsque cette opération s'inscrit dans un projet de dimension nationale.
- ② La dimension nationale du projet est caractérisée dès lors que celui-ci concerne le territoire d'au moins deux régions et que le nombre et la répartition des bornes à implanter assurent un aménagement équilibré des territoires concernés. Le projet est approuvé par les ministres chargés de l'industrie et de l'écologie au regard de ces critères.
- ③ Les modalités d'implantation des infrastructures mentionnées au premier alinéa du présent article font l'objet d'une concertation entre le porteur du projet, les collectivités territoriales et les personnes publiques gestionnaires du domaine public concerné, l'autorité ou les autorités organisatrices du réseau de distribution d'électricité, lorsqu'elles assurent la maîtrise d'ouvrage des travaux de développement des réseaux publics de distribution d'électricité, ainsi que les gestionnaires de

réseau de distribution d'électricité compétents au titre de leur zone de desserte exclusive en application de l'article L. 322-8 du code de l'énergie.

- ④ II (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales de l'extension du bénéfice de l'exonération de redevance d'occupation du domaine public à tout opérateur au sein duquel une personne publique détient, seule ou conjointement, une participation directe ou indirecte, et résultant de l'extension du champ d'application de l'exonération de redevance à l'occupation du domaine public de l'État ainsi qu'à celui des groupements de collectivités territoriales, est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

- ⑤ III (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour l'État du II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. le président. L'amendement n° 5 rectifié *bis*, présenté par M. Nègre, Mme Masson-Maret et MM. D. Laurent et Grignon, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Après les mots :

des personnes publiques,

insérer les mots :

pour une durée fixée par décret en Conseil d'État,

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Je suis tout à fait favorable, vous l'avez entendu, à une politique de soutien massif en faveur des bornes de recharge électrique. Pour autant, l'exonération de toute redevance d'occupation du domaine public peut poser problème, sinon à nos collectivités locales, en dépit de la situation de leurs finances, mais à l'État puisque le gage prévu par la proposition de loi devrait être levé. Dans quelques années – cinq à dix ans vraisemblablement –, lorsque la filière atteindra son équilibre, économiquement parlant, cette exonération ne se justifiera plus.

Ce n'est pas pour le manque à gagner de 38 euros résultant de cette exonération, qui, comme vient de le dire M. le ministre, sera compensé par l'État, que j'ai présenté cet amendement, mais pour une question de principe.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Monsieur Nègre, nous avons largement évoqué en commission votre proposition – que je comprends fort bien – de limiter dans le temps l'exonération.

Nous savons parfaitement que les investissements ne seront pas rentables à court terme. Ils le seront sans doute dans l'avenir, notamment avec la montée en puissance du parc de véhicules électriques – cette proposition de loi tend évidemment à la favoriser –, mais nous ne pouvons pas savoir à quelle date. Il est donc difficile de déterminer aujourd'hui la durée qui pourrait être fixée par décret.

La redevance concerne l'occupation et l'exploitation du domaine public. Or les opérateurs seront eux-mêmes chargés de créer, d'entretenir et d'exploiter les bornes. En outre, la rentabilité variera nécessairement d'une zone à l'autre.

L'avenir rendra sans doute justice à votre initiative, mais il sera bien temps, si je puis dire, le moment venu, de prendre la décision de revenir sur cette exonération. En attendant, je vous invite à retirer votre amendement. À défaut, je serais au regret d'émettre un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Arnaud Montebourg, ministre. Monsieur Nègre, j'ai entendu vos préoccupations. Permettez-moi à mon tour de vous faire part des nôtres.

L'opérateur national devra gagner sa vie, à partir non pas d'une borne mais d'un réseau national, lequel d'ailleurs ne fonctionnera que si tous les Français adhèrent de façon beaucoup plus massive qu'aujourd'hui à l'électromobilité. N'oubliez pas qu'il prend un risque et que si la commune ou l'intercommunalité décidait de s'équiper par elle-même, c'est elle qui paierait les installations.

Faisons un *deal* de principe : l'opérateur installe une borne à 10 000 euros ou à 40 000 euros et, en contrepartie du service dont la commune va bénéficier, il est exonéré de la redevance d'occupation du domaine public. Franchement, cela n'en vaut-il pas la peine ?

Vous me dites que votre proposition vaut pour l'avenir. Eh bien, reparlons-en dans l'avenir ! Pour l'instant, je veux pouvoir dire à ceux qui s'appêtent à investir pour dix, vingt ou trente ans qu'ils connaîtront une forme de stabilité fiscale. Je crois que c'est un thème que vous savez manier parfois... (*Sourires.*)

Pour ces raisons, je vous prie instamment de bien vouloir retirer votre amendement.

M. le président. Monsieur Nègre, l'amendement n° 5 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Louis Nègre. Je vois que j'ai été entendu quand j'ai parlé de stabilité fiscale.

M. Arnaud Montebourg, ministre. Oui !

M. Louis Nègre. Par cette proposition, il s'agissait tout simplement de montrer que les élus, voire le Gouvernement, sont précautionneux des deniers publics. Je le répète, ce ne sont pas les 38 euros qui changeront quoi que ce soit, mais l'adoption de l'amendement aurait montré au grand public l'attention dont nous faisons preuve dans la situation financière contrainte que nous connaissons aujourd'hui.

Cela étant, au vu des explications très poussées de notre rapporteur et du ministre, je retire mon amendement. Lorsque nous aurons atteint une vitesse de croisière et un équilibre économique, nous pourrons revoir le problème.

M. le président. L'amendement n° 5 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 1, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Avant d'approuver ces projets, les ministres chargés de l'industrie et de l'environnement viennent soumettre pour avis les éléments constitutifs du cahier des charges des projets retenus aux commissions parlementaires concernées dans chacune des chambres parlementaires.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Lors de la discussion générale, nous avons dit partager l'ambition de création d'un réseau. Nous avons également émis des doutes.

L'exigence posée par la loi d'un contrôle de l'État est, pour nous, minimale. Nous souhaitons donc aller plus loin. C'est pourquoi, par cet amendement, nous proposons que les commissions parlementaires puissent donner leur avis sur le cahier des charges.

Vous avez parlé de maillage du territoire, monsieur le ministre. Peut-on imaginer, par exemple, qu'il existera un site internet sur lequel sera cartographié l'emplacement des bornes ?

M. Arnaud Montebourg, ministre. Il existe déjà !

Mme Évelyne Didier. Par ailleurs, sommes-nous assurés que les opérateurs investiront absolument dans toutes les régions ? Même si le maillage doit s'étaler dans le temps, sera-t-il vraiment complet sur l'ensemble du territoire français ?

Notre préoccupation porte donc à la fois sur le maillage territorial et sur les tarifs. C'est pourquoi, je le répète, nous proposons que, d'une manière ou d'une autre, les commissions parlementaires soient associées pour vérifier que les objectifs visés sont bien ceux-là.

Monsieur le ministre, je vous remercie des réponses que vous nous avez déjà données et de celles que vous allez maintenant nous apporter.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Nous connaissons le souci de notre collègue Évelyne Didier, qu'elle a d'ailleurs longuement évoqué lors de son intervention dans la discussion générale, par rapport à ce sujet.

M. le ministre a insisté fortement dans ses deux interventions sur le fait que le Parlement, en particulier sa commission du développement durable, sera informé des plans qui seront proposés. Compte tenu de cet engagement, je ne suis pas favorable à l'idée d'inscrire cet avis obligatoire dans la loi.

En commission, nous avons particulièrement discuté de la nécessité de couvrir les zones blanches. Les projets doivent en effet se développer partout. Il est à noter que nous avons déjà une vue extrêmement précise des bornes installées sur l'ensemble du territoire national.

Madame Didier, la commission a demandé le retrait de cet amendement, mais elle souhaiterait tout de même connaître l'avis du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Arnaud Montebourg, ministre. Je vous remercie d'exprimer cette préoccupation, madame le sénateur, car c'est exactement celle du Gouvernement.

Nous construisons un réseau national. S'il s'agissait d'une affaire locale, à quoi bon déranger le Parlement ? Chacun pourrait se débrouiller !

Si nous sollicitons la nation, c'est pour organiser le maillage à l'échelle nationale. Pourquoi ? Parce que nous voulons amener les automobilistes à se tourner vers l'électromobilité, qui représente un changement de mode de transport, de vie, de société. Le Gouvernement engagera d'ailleurs une campagne de communication à ce sujet.

Nous voulons rendre l'électromobilité compétitive par rapport aux véhicules thermiques : c'est le bonus écologique ! Nous souhaitons soutenir l'achat des véhicules électriques :

c'est la commande publique ! Enfin, nous nous attacherons à ce que tous les Français, au bout des trois d'années d'installation, bénéficient d'un réseau cohérent. Chacun devra pouvoir trouver une borne de recharge tous les 60 kilomètres. Tel est l'objectif de la proposition de loi.

Madame le sénateur, je m'engage à répondre à tout moment à vos questions, qu'elles soient écrites ou orales. En outre, dans la mesure où je suis régulièrement auditionné par les commissions des deux assemblées, comme le seront vraisemblablement tous les futurs ministres de l'industrie, les parlementaires disposeront de toutes les informations nécessaires sur l'état d'avancement du maillage.

Les collectivités locales auront également tout le loisir de questionner le Gouvernement sur ce qui se passe sur leur territoire. Elles auront en outre la possibilité, quand elles connaîtront les projets de l'opérateur, de compléter le réseau en décidant, par exemple, de construire des bornes tous les 15 kilomètres. Les présidents de département et de région seront donc obligatoirement associés à la concertation. Les maires seront eux aussi interrogés pour trouver des points d'accord et d'équilibre.

Je m'engage à ce que l'information soit en quelque sorte diffusée en temps réel. La meilleure assurance en est qu'un GIE a été constitué sous l'égide du ministère du redressement productif, avec les opérateurs et EDF, afin de permettre la géolocalisation de l'ensemble des bornes de recharge et de rendre l'information directement disponible sur le tableau de bord de tous les conducteurs. Puisqu'il s'agit de projets visant à informer en temps réel les conducteurs, comment penser que la représentation nationale sera tenue à l'écart ?

En tout état de cause, il me semble préférable de ne pas alourdir les procédures. C'est la raison pour laquelle je vous prie de bien vouloir retirer votre amendement.

M. le président. Madame Didier, l'amendement n° 1 est-il maintenu ?

Mme Évelyne Didier. Je ne vais pas insister davantage. Au vu des explications qui viennent de m'être fournies, il est évident que la mise en œuvre des projets sera transparente. Reste que ces infrastructures représentent un investissement non négligeable pour l'opérateur. J'imagine que le délai de trois ans est un peu court, mais nous verrons bien...

Quoi qu'il en soit, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 1 est retiré.

Je suis saisi de quatre amendements identiques.

L'amendement n° 2 rectifié est présenté par MM. Merceron, Amoudry et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

L'amendement n° 3 rectifié est présenté par MM. Requier, Barbier, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mézard et Tropeano.

L'amendement n° 4 est présenté par M. Besson.

L'amendement n° 6 rectifié est présenté par MM. Pintat et Revet.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 3

Après le mot :

concerné,

insérer les mots :

les personnes morales de droit public mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dont le projet a déjà fait l'objet d'une délibération de l'organe délibérant,

La parole est à M. Jean-Claude Merceron, pour présenter l'amendement n° 2 rectifié.

M. Jean-Claude Merceron. L'alinéa 3 de l'article unique de cette proposition de loi prévoit une concertation entre le porteur du projet, les collectivités territoriales, les personnes publiques gestionnaires du domaine public concerné et les autorités organisatrices du réseau de distribution d'électricité avant l'implantation d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques.

L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales prévoit que les communes peuvent créer et entretenir ce type d'infrastructures de charge de véhicules électriques ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de ces infrastructures.

Aussi l'amendement que je présente vise-t-il à prendre en compte ces communes dans la concertation prévue par la proposition de loi dès lors qu'elles ont décidé de développer ce type de projet et qu'il a déjà fait l'objet d'une délibération de l'organe délibérant. Il s'agit de ne pas désavantager les collectivités qui ont bien voulu se lancer dans des projets locaux, même avant l'existence de cette proposition de loi. Ne pénalisons pas les initiatives locales existantes, qui symbolisent le dynamisme de nos territoires !

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 3 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Il s'agit d'associer à la concertation les personnes morales de droit public, c'est-à-dire les communes, les EPCI, les autorités organisatrices d'un réseau public de distribution de l'électricité ou les autorités organisatrices des transports urbains. Ces autorités sont déjà consultées sur le plan technique. Par exemple, on sollicite l'avis du syndicat départemental d'énergie lorsqu'on veut implanter des bornes pour s'assurer qu'elles ne perturberont pas le fonctionnement des réseaux. Éventuellement, on lui demande s'il faut réaliser des travaux pour renforcer les réseaux. Ce point est acté et ne pose pas de problème particulier.

Mais *quid* en matière d'aménagement du territoire ? Prenons un exemple. Les communes concernées par l'implantation de bornes seront forcément consultées, mais celles qui ne sont pas prévues dans le schéma ne le seront pas. Par conséquent, pour que ces communes soient prises en compte, le syndicat départemental d'énergie est chargé de les défendre en vue d'« un aménagement équilibré des territoires », pour reprendre les termes de l'article 1^{er}. Afin que toutes les autorités ne viennent pas contester les modalités d'implantation, un frein est prévu : il faut que l'autorité délibérante ait validé les projets. Donc, si le syndicat départemental d'énergie a validé les projets de bornes, on le consulte. Si cette compétence ne lui appartient pas, on ne le consulte pas.

L'idée est d'affirmer le rôle de ces personnes morales de droit public. Le texte les prend déjà en compte, mais nous aimerions insister davantage.

M. Yvon Collin. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean Besson, pour présenter l'amendement n° 4.

M. Jean Besson. Mon intervention ira dans le même sens que celles de nos collègues Requier et Merceron. Il s'agit d'un amendement de précision.

Le texte de la proposition de loi n'est pas assez clair : il faut écrire noir sur blanc que toutes les collectivités locales doivent être associées à la concertation, d'autant que plusieurs syndicats départementaux d'énergie ont déjà engagé des schémas départementaux d'implantation des bornes.

M. le président. La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 6 rectifié.

M. Charles Revet. Cet amendement est identique aux précédents.

En matière d'électricité, vous savez qu'il existe une organisation sur l'ensemble du territoire national et que les communes se sont rassemblées dans des syndicats départementaux, voire locaux dans certains cas. Il me paraît donc normal qu'elles soient associées à la concertation.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. L'esprit de ces amendements est tout à fait intéressant, mais ils sont déjà satisfaits par la proposition de loi. En effet, les personnes morales de droit public visées par l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales sont les communes et les EPCI – elles sont prévues par la formulation retenue dans le texte – et les autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité – c'est également prévu à l'alinéa 3.

En outre, je rappelle que l'État participe à cette concertation par le biais de l'ADEME et que celle-ci est la première informée de tous les projets de déploiement locaux de bornes de recharge, même de ceux qui sont en cours d'instruction.

La commission demande donc le retrait de ces quatre amendements identiques. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Arnaud Montebourg, ministre. Je comprends le sens de ces amendements, mais ne multiplions pas les obstacles. Nous avons besoin d'aller vite ! Certes, la proposition de loi est ce qu'elle est, mais je crois qu'elle est équilibrée.

Les opérateurs, à l'évidence, auront besoin du concours des collectivités locales. D'ailleurs, je ne vois pas comment ils pourraient faire autrement. Ils devront connaître l'état du réseau d'électricité pour une raison simple : si l'ampérage n'est pas suffisant, on ne pourra pas acheminer le courant et il y aura un petit problème...

Faisons preuve de bon sens et misons sur la confiance. Quand un président de conseil général sera consulté par un opérateur et qu'on étudiera la carte, toutes les personnes morales de droit public seront présentes autour de la table.

Il ne me paraît pas utile d'en faire davantage. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement n'est pas favorable à ces amendements.

M. le président. Monsieur Merceron, l'amendement n° 2 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Merceron. Monsieur le ministre, je souscris au bon sens, mais ce sera plus clair de l'écrire dans la loi. Je maintiens donc mon amendement.

M. le président. Monsieur Requier, l'amendement n° 3 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Requier. Oui, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Besson, l'amendement n° 4 est-il maintenu ?

M. Jean Besson. Absolument, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Revet, l'amendement n° 6 rectifié est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Oui, également, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 2 rectifié, 3 rectifié, 4 et 6 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 7, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéas 4 et 5

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. le ministre.

M. Arnaud Montebourg, ministre. C'est un amendement de nature technique et politique puisqu'il s'agit de lever le gage de manière à ne pas rencontrer de difficultés dans l'application de la proposition de loi que la Haute Assemblée, je l'espère, dans sa sagesse, adoptera.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Favorable, évidemment.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2 **(Suppression maintenue)**

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole à M. Jean-Claude Lenoir, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Lenoir. On a beaucoup évoqué le véhicule électrique cet après-midi, mais on n'a pas beaucoup parlé de l'électricité.

Monsieur le ministre, je souhaite avant toute chose vous remercier de l'enthousiasme dont vous avez fait preuve pour défendre la place que doit occuper demain le véhicule électrique en France. J'adhère totalement à votre démonstration et je soutiens pleinement l'initiative qui a été prise à l'Assemblée nationale et qui, manifestement, fait aujourd'hui l'unanimité.

Je souhaite également vous dire que j'ai apprécié vos propos sur la mobilité en milieu rural. Les statistiques sont formelles : si l'on ramène au nombre d'habitants le nombre de véhicules et de kilomètres parcourus, on s'aperçoit que la circulation n'augmente pas en Île-de-France, mais que, depuis dix ans, elle stagne. En revanche, la circulation a fortement crû en milieu rural pour des raisons évidentes : la mobilité est importante non seulement pour des raisons économiques, mais aussi pour accéder à un certain nombre de centres administratifs et de services publics locaux.

Or cela pose un vrai problème, car nous avons quelques difficultés en milieu rural à implanter des bornes : les coûts sont élevés et les subventions accordées par l'État sont réservées aux gros investissements, typiquement urbains. J'appelle donc votre attention sur ce point : un appel à projets serait nécessaire pour implanter des bornes en milieu rural, avec des financements adaptés aux maigres moyens dont nous disposons dans nos campagnes.

Je reviens à présent à ce que je disais en préambule : on a beaucoup évoqué le véhicule électrique, mais on a peu parlé de l'électricité. C'est un euphémisme de le dire : pour qu'une voiture électrique fonctionne, il faut de l'électricité ! En quelle quantité et selon quelle provenance ? Si tous les véhicules qui circulent en France étaient électriques, compte tenu du rendement beaucoup plus élevé d'un moteur électrique par rapport à un moteur à explosion – 86 % pour le premier, contre 30 % pour le second –, il faudrait à peu près douze réacteurs nucléaires de type EPR pour alimenter l'ensemble de ces véhicules.

Afin de ne pas fâcher notre collègue écologiste, qui s'est montré curieusement et paradoxalement le plus réservé à l'égard de la proposition de loi, je vais convertir les douze ou treize réacteurs de type EPR en éoliennes *offshore* : il en faudrait 10 000 ! Nous n'en sommes pas là, car tous les véhicules en France ne fonctionnent pas à l'électricité. Néanmoins, puis-je rappeler que si les objectifs fixés aujourd'hui pour le parc de véhicules électriques dans Paris étaient atteints, il faudrait un ou deux réacteurs de type Nogent-sur-Seine.

Il n'y a pas que le produit, il y a également le transport : il faut des réseaux intelligents pour faire fonctionner ces batteries à partir de production d'énergie pas uniquement thermique, pas uniquement nucléaire, mais aussi renouvelable. Cela nécessite des investissements très importants.

Mes chers collègues, le véhicule électrique, c'est sympathique, mais il impose la réalisation d'un certain nombre d'objectifs en matière de production et de transport.

Enfin, monsieur le ministre, je conclurai en disant que ces véhicules impliquent une filière industrielle. Dans ce domaine, nous avons certainement des marges de progrès. La solution à laquelle vous songez est certainement celle qui nous permettra d'être au rendez-vous de cette vraie révolution. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – M. Jean Besson applaudit également.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

(*La proposition de loi est adoptée.*)

6

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation de deux sénateurs appelés à siéger au sein du conseil d'administration de l'Agence pour l'enseignement français à l'étranger.

Conformément à l'article 9 du règlement, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées ainsi que la commission de la culture, de l'éducation et de la communication ont respectivement été invitées à présenter une candidature.

Les nominations au sein de cet organisme extraparlémentaire auront lieu ultérieurement, dans les conditions prévues par le règlement.

7

ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE POUR L'EXAMEN D'UN PROJET DE LOI

M. le président. En application de l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée pour l'examen du projet de loi autorisant l'approbation du cinquième avenant à la convention du 19 janvier 1967, modifiée par l'avenant du 6 juillet 1971 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne sur la construction et l'exploitation d'un réacteur à très haut flux et modifiée ultérieurement par la convention du 19 juillet 1974 entre les deux Gouvernements susmentionnés et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relative à l'adhésion de ce dernier Gouvernement à la convention et par l'avenant du 27 juillet 1976, le deuxième avenant du 9 décembre 1981, le troisième avenant du 25 mars 1993 et le quatrième avenant du 4 décembre 2002 entre les trois Gouvernements susmentionnés, déposé sur le bureau du Sénat ce jour.

8

ACTIVITÉS PRIVÉES DE PROTECTION DES NAVIRES

Adoption des conclusions modifiées d'une commission mixte paritaire

M. le président. L'ordre du jour appelle l'examen des conclusions de la commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires (texte de la commission n° 552, rapport n° 551).

Dans la discussion générale, la parole est à Mme la rapporteur.

Mme Odette Herviaux, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous voici réunis pour la dernière étape au Sénat de l'examen du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires. Je dois donc vous rendre compte du résultat des travaux de la commission mixte paritaire, qui s'est tenue le 21 mai dernier. Ces travaux ont été couronnés de succès, ce dont je suis particulièrement heureuse.

En fait, l'accord en commission mixte paritaire n'a pas été très difficile à obtenir en raison du climat de fort consensus qui règne autour de ce texte, à l'Assemblée nationale comme au Sénat. Les votes en commission et en séance publique, à la quasi-unanimité, l'ont bien montré. En première lecture, le Sénat n'avait d'ailleurs procédé qu'à quelques modifications de fond, l'équilibre général du texte satisfaisant l'ensemble des acteurs concernés. Nous avions estimé les apports de l'Assemblée nationale utiles et pertinents, qu'il s'agisse de la reformulation symbolique des objectifs, plaçant la protection de l'homme avant celle des biens, du compromis sur la

définition du nombre minimum de gardes armés à bord des navires, du comité d'alerte pour la révision du zonage, de l'allègement des charges administratives pesant sur le capitaine ou du régime de consignation des pirates à bord.

L'essentiel du travail réalisé par le Sénat, en commission puis en séance publique, avait surtout concerné l'architecture du texte et sa codification. J'ai salué, en première lecture, l'initiative de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale et de son président, qui avaient souhaité codifier les dispositions du projet de loi. Sa spécificité, reconnue par le Conseil d'État, avait en effet conduit le Gouvernement à ne pas prévoir de codification dans sa version initiale. Ce choix présentait un certain nombre d'inconvénients et pouvait s'inscrire à contre-courant de la tendance suivie par le législateur depuis les années quatre-vingt-dix.

En effet, une loi autonome pose parfois des difficultés d'intelligibilité et d'accessibilité pour les usagers, peut susciter des ambiguïtés et faire courir des risques d'erreur en cas de modification ultérieure des dispositions auxquelles elle se réfère. L'Assemblée nationale a donc eu pleinement raison de faire ce choix. Le travail effectué au Sénat s'est inscrit dans le prolongement de cet objectif de pragmatisme et de qualité de la norme. Il a été mis en œuvre par la commission des lois sur l'initiative de son rapporteur Alain Richard. Il en résulte que le cœur du texte, qui concerne directement les armateurs, demeure dans le code des transports.

Comme l'a suggéré la commission des lois du Sénat, les dispositions relatives à la déclaration et à l'agrément des entreprises, au contrôle de leur activité ou à leur sanction ont été transférées dans le code de la sécurité intérieure. Ces dispositions s'adressent d'ailleurs non pas aux armateurs ou aux capitaines, mais bien aux sociétés privées de protection des navires. On distingue ainsi ce qui relève des spécificités de la protection des navires, figurant dans le code des transports, et ce qui relève de la régulation classique d'une activité de sécurité privée, figurant dans le code de la sécurité intérieure.

La commission mixte paritaire a fait le choix unanime de conserver ce travail de codification, et je remercie à cet égard nos collègues députés de leur sagesse sur ce point.

Le texte n'a donc été modifié qu'à la marge en commission mixte paritaire. Avec le rapporteur de l'Assemblée nationale, Arnaud Leroy, Alain Richard et moi-même avons simplement proposé d'améliorer le dispositif sur trois points.

À l'article 3, nous avons souhaité que la contribution des entreprises privées de protection des navires au financement du Conseil national des activités privées de sécurité, le CNAPS, ne soit pas limitée aux seules entreprises françaises.

À l'article 21, nous avons prévu un renvoi plus général au code pénal pour l'application des dispositions relatives à la légitime défense, afin de ne pas introduire d'ambiguïté sur le rôle du capitaine du navire en cas de nécessité d'ouvrir le feu.

Enfin, à l'article 34 *bis* relatif au contrôle des douanes, nous avons apporté une précision rédactionnelle sur la définition de l'incrimination.

Ces modifications ont été adoptées par la commission mixte paritaire sans objection.

Monsieur le secrétaire d'État, je veux dire que je suis bien entendu favorable aux deux amendements que le Gouvernement a déposés, qui visent à parfaire la rédaction sur des points très ponctuels.

Pour conclure, je voudrais une nouvelle fois insister sur l'importance de ce texte. Cette future loi ne pourra certes à elle seule résoudre tous les problèmes de piraterie – l'actualité nous montre que, dans certains endroits, ils prennent une importance croissante –, mais les conditions de son adoption, dans un contexte d'urgence et de consensus, montrent que la France reste attachée à la sécurité de ses marins et à la compétitivité de ses armements. Nous devons maintenant veiller à sa mise en œuvre rapide, qu'il s'agisse de décrets d'application – nous comptons sur vous, monsieur le secrétaire d'État – ou du processus de certification des entreprises, qui ne devra pas traîner non plus. L'objectif est que, dès la fin de l'année, nos navires puissent bénéficier de ce nouveau dispositif de dissuasion, en complément des équipes de protection de la marine nationale, qui effectuent déjà un travail remarquable, mais qui ne peuvent être présentes sur tous les fronts.

Je vous invite donc, mes chers collègues, à voter les conclusions auxquelles notre commission mixte paritaire est parvenue. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du RDSE et de l'UMP.*)

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

M. Frédéric Cu villier, *secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi visant à autoriser et à encadrer le recours à des entreprises privées de protection à bord d'un navire français dans les zones les plus exposées à la piraterie arrive au terme de son examen parlementaire.

Je me félicite du travail accompli ensemble et de notre volonté partagée d'assurer la sécurité de nos navires, de renforcer la compétitivité du pavillon français et du transport maritime – ce fut un thème récurrent de nos travaux.

Ce projet de loi, qui, je le rappelle, était l'un des engagements forts pris par le Gouvernement après le comité interministériel de la mer, porte sur un sujet ô combien sensible. Encore ce matin, dans le détroit de Malacca, un tanker a été attaqué par des pirates et délesté de sa cargaison. C'est dire combien il est important que le Sénat, dont je tiens à souligner la qualité des travaux, adopte dans quelques minutes les conclusions de la commission mixte paritaire. En rendant le texte effectif, nous adresserons un signal fort en direction des armateurs et du monde maritime. Il s'agit là d'un enjeu économique qui a été maintes fois souligné.

Je tiens à rappeler les apports importants du débat parlementaire sur le contenu de la loi.

Tout d'abord, le processus de sélection des agents des entreprises de protection, gage de qualité et de fiabilité du dispositif français, a été précisé avec la mise en place d'une autorisation provisoire d'un an. Il a été prévu que cette autorisation sera prolongée seulement si l'agent a exercé pendant cette première période sans que des difficultés opérationnelles ou de relation avec les équipages soient notées.

Ensuite, les tâches respectives du capitaine et de l'armateur ont été heureusement clarifiées, de sorte que le capitaine puisse se concentrer sur les vérifications liées à l'embarque-

ment et au débarquement de l'équipe et de son matériel. La notion de chef de l'équipe de protection a été introduite afin que le capitaine ait un interlocuteur désigné et responsable.

Les débats ont également permis de confirmer que le recours à la force n'est permis que dans le cadre de la légitime défense. C'est un point très important qui différencie cette activité de celle des forces armées ou de police et, bien entendu, de toute forme de mercenariat. Nous avons pu démontrer, avec de nombreuses dispositions de ce texte, que les éventuelles suspicions en la matière pouvaient être très facilement et définitivement écartées. Ce point est d'autant plus important qu'il fut longtemps un obstacle à toute avancée législative : nous pouvions craindre une sorte de détournement de cette procédure. Grâce à ce texte, cette crainte, légitime, est définitivement écartée, ce qui est heureux.

Des dispositions ont par ailleurs été introduites concernant la gestion des pirates éventuellement capturés lors d'une attaque, dans le souci de garantir le respect des droits de l'homme auquel notre pays est particulièrement attaché.

Après un débat qui a permis d'éclairer la question du nombre minimum d'agents à bord, débat né d'une proposition de la commission de la défense de l'Assemblée nationale, le texte prévoit aujourd'hui un minimum de trois agents. Un drame récent a malheureusement montré que, en dessous de ce seuil, c'est la sécurité des agents et de l'équipage qui est remise en cause. Je me permets de rappeler qu'il s'agit d'un seuil minimum exigible et non d'une norme indépassable.

Le Parlement a en outre insisté sur la nécessaire réactivité du dispositif, notamment en ce qui concerne la définition des zones où l'exercice de cette activité est autorisé.

Le Parlement a enfin souhaité travailler sur la codification du projet de loi – M. Richard y était attaché – dans le code des transports et dans le code de la sécurité intérieure.

Je remercie l'ensemble des parlementaires, en particulier Mme la rapporteur, pour le travail effectué. J'espère que l'adoption de ce projet de loi se fera à une aussi large majorité que lors des séances précédentes. Ce résultat adressera un signal fort et montrera l'attachement de la représentation nationale, notamment de la Haute Assemblée, aux enjeux portés par ce texte. Pour ma part, je présenterai simplement deux amendements de forme, l'un de cohérence, l'autre visant à corriger une erreur de référence.

Après le vote de la loi, il faudra prendre des dispositions réglementaires. Le Parlement insiste souvent, à juste titre, sur la nécessité d'une publication rapide des textes d'application. Vous-même, madame la rapporteur, avez indiqué que nous devions aller vite. Vous avez raison, et je suis d'autant plus sensible à votre appel qu'il y va de l'effectivité de ces mesures et de la crédibilité de notre engagement. Les armateurs et l'ensemble des professionnels concernés auront ainsi la possibilité d'anticiper la mise en place du dispositif. Le Gouvernement s'attellera donc à la rédaction de ces textes le plus rapidement possible. Le Parlement a d'ailleurs précisé ce qui devait relever du décret en Conseil d'État et ce qui pouvait être édicté par des normes réglementaires de niveau inférieur, afin de faciliter les adaptations les plus techniques.

La concertation avec les entreprises françaises et les armateurs – je l'ai déjà indiqué lors de nos échanges précédents, et je le confirme – a été engagée dès le mois de janvier, avec une série de réunions destinées à préparer les textes. La prochaine réunion, à la fin du mois, permettra de tirer les

conséquences des modifications apportées par le débat parlementaire. L'objectif est de saisir le Conseil d'État au début de l'été, en vue de la parution du décret en Conseil d'État à la rentrée, et de permettre dans la foulée la signature des décrets simples – ils porteront sur le nombre d'armes, les modalités de gestion des embarquements et débarquements, les navires non éligibles – et des arrêtés, qui permettront de déterminer par exemple le contenu précis de la formation ou la tenue des registres.

En parallèle, se tiennent des réunions concernant le référentiel de formation des agents. Vous êtes fortement attachés à cette question ; nous le sommes également. Cet élément est extrêmement important pour la qualité du dispositif et pour son efficacité, à savoir garantir les formations les plus adaptées. Ce travail devrait être terminé à la fin de l'été.

Je tiens à souligner la participation active des armateurs et des entreprises françaises susceptibles d'exercer cette activité ou de dispenser les formations, ainsi que de tous les ministères concernés. Notre travail a été dense et très précis compte tenu de la sensibilité de ces questions. Le fait que le dispositif implique plusieurs départements ministériels prouve qu'il s'agit d'un engagement de tout le Gouvernement en faveur de la compétitivité du pavillon français.

Afin que le dispositif soit pleinement opérationnel, il est nécessaire que les entreprises soient en mesure de demander les autorisations nécessaires ou de présenter des agents répondant aux différentes conditions de moralité et de compétence. Elles doivent donc s'y préparer : les armateurs doivent faire évoluer leurs procédures internes et assurer l'information des capitaines sur les dispositions de la loi ; les entreprises de protection des navires doivent s'engager dans une certification et former leurs agents.

Pour atteindre cet objectif, nous avons associé les entreprises françaises au travail de préparation des textes. Ces dernières disposent de toutes les informations pour se préparer dès maintenant. Nous pouvons désormais compter sur une mobilisation massive, eu égard à la confiance qui a présidé à l'ensemble des réunions entre professionnels, institutionnels, ministères et diverses administrations présentes ou représentées.

Ce texte était attendu depuis longtemps par le monde de la mer. Cette attente fébrile devenait légitimement pressante. Nous avons mesuré à l'occasion de ce débat combien le sujet était non seulement sensible, mais également technique. Il était important de bien préciser les responsabilités des uns et des autres et d'éviter d'adopter un dispositif trop général, englobant l'ensemble des activités. Il convenait au contraire de se restreindre au strict nécessaire, afin d'assurer la plus grande efficacité au dispositif.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous pouvez être légitimement satisfaits du travail de grande qualité qui a été réalisé, en particulier au sein de votre assemblée. Vous avez porté haut votre volonté d'assurer la compétitivité du pavillon français. D'autres textes devraient également nous permettre de garantir de telles perspectives, auxquelles, vous le savez, le Gouvernement est très attaché. Le Sénat a fait preuve de son sens des responsabilités – personne ne doutait qu'il en soit autrement. Poursuivons ce travail de façon utile et efficace pour la France et le pavillon français ! (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, c'est avec satisfaction que nous avons accueilli l'adoption en première lecture du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires. Certes, ce texte contenait un certain nombre d'imperfections lorsqu'il nous a été soumis, mais je crois pouvoir dire que son examen par la Haute Assemblée a permis de lever certains doutes. À cet égard, je félicite notre rapporteur.

Les premières grandes modifications apportées par le Sénat ont porté sur le titre II relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires. Le texte qui nous avait été transmis par l'Assemblée nationale comprenait une superposition d'autorisations administratives dont la complexité n'était en rien un gage de sécurité. Le contrôle du professionnalisme des sociétés privées de sécurité peut se mesurer par un protocole simple, sans qu'il soit nécessaire de ralentir artificiellement la procédure. Aussi le groupe UMP et moi-même nous sommes-nous réjouis des modifications qui ont été apportées au titre II.

Nous sommes donc favorables au fait que les conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires se limitent à l'obtention d'une autorisation d'exercice à l'article 4, à l'obtention d'une certification à l'article 6 et, enfin, à l'obligation pour les agents des entreprises privées de protection des navires d'être titulaires d'une carte professionnelle attestant de garanties similaires, à l'article 12. Nous l'avons dit en première lecture lors de la discussion générale, et nous le répétons aujourd'hui, ces formalités ne seront pas un obstacle à l'activité de ces entreprises qui sont habituées à des procédures administratives analogues.

Il y avait un équilibre à trouver entre un encadrement strict de ces professionnels, qui seront le seul rempart des armateurs une fois en haute mer, et la nécessité de procéder à un contrôle administratif simple. Je pense que le Sénat a trouvé la bonne formule ; l'équilibre entre sécurité et souplesse a été respecté. Aussi, c'est avec satisfaction que nous avons accueilli les résultats de la commission mixte paritaire, qui n'ont pas remis en cause l'équilibre que notre assemblée a trouvé. Ainsi, les articles 4, 6 et 12 ont été conservés dans la rédaction issue des travaux du Sénat.

En ce qui concerne l'article 9, la commission mixte paritaire n'est pas revenue sur la suppression de cet article, qui prévoyait initialement que, dans tout document de nature contractuelle ou publicitaire d'une société de protection, il ne peut être fait état de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire que pourrait avoir l'un des dirigeants ou agents. En réalité, cette interdiction est déjà présente à l'article L. 612-15 du code de la sécurité intérieure. Aussi, l'article 9 était quelque peu redondant, et nous en comprenons la suppression. Pour autant, nous regrettons que le débat autour de cette interdiction n'ait pas été véritablement mené. Au lieu de cela, cette interdiction, qui pèse exclusivement sur les entreprises françaises, va nuire à leur développement international, comme cela a été dit à maintes reprises.

Venons-en désormais au titre III sur les modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires.

La première difficulté que nous avons soulevée lors de la première lecture portait sur la définition du champ d'action de l'article 18, et donc sur la définition des zones à l'intérieur desquelles les activités de protection pourraient s'exercer.

Nous avons fait part de notre inquiétude face à la rédaction initiale du texte, qui confiait à un décret le soin de fixer les zones de piraterie en raison des menaces encourues. Le recours à un décret nous paraissait une procédure trop lourde. Finalement, l'Assemblée nationale a décidé de confier à un comité réunissant les professionnels et les pouvoirs publics la tâche de recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées. Assurément, le protocole sera plus souple. Nous nous réjouissons donc que le Sénat ne soit pas revenu en arrière. La version définitivement adoptée nous apparaît satisfaisante.

Je dirai maintenant un mot de l'encadrement de l'activité des entreprises à l'article 19.

À l'origine, le texte prévoyait que les équipes des entreprises privées de protection des navires devaient être composées d'un nombre d'agents fixé par décret. L'examen de cet article par l'Assemblée nationale a permis d'aboutir à une meilleure concertation entre les professionnels puisque ce sont les armateurs et les entreprises privées de protection des navires qui, à l'issue d'une analyse de risque, détermineront le nombre d'agents.

L'article 19 indique par ailleurs que ce nombre est limité à trois.

Nous pourrions débattre dans cet hémicycle des heures durant pour savoir s'il est vraiment utile de fixer un nombre minimum d'agents. Est-ce d'ailleurs du domaine de la loi ? Je conçois que la discussion puisse s'ouvrir à ce sujet. Pour autant, dès lors que l'on fixe un nombre minimal faible, comme celui qui nous est proposé par le texte, on prend le moins de risques possible. En d'autres termes, nous nous réjouissons sur ce point aussi que le projet de loi se soit stabilisé sous une forme qui semble très largement satisfaire les professionnels du secteur.

Ainsi, vous le voyez, notre groupe politique est globalement favorable aux dispositions qui ont été adoptées par le Sénat et qui, pour une très large part, ont été reprises par la commission mixte paritaire. À ce titre, le présent texte conserve presque toutes les améliorations apportées par la Haute Assemblée. Seuls les articles 3, 21 et 34 *bis* ont fait l'objet de modifications.

Concernant l'article 3 relatif à l'assujettissement des entreprises assurant la protection des navires à la contribution sur les activités privées de sécurité, les modifications apportées par la commission mixte paritaire ne changent rien au fond. Elles garantissent simplement que la contribution des entreprises privées de protection des navires au financement du Conseil national des activités privées de sécurité ne soit pas limitée aux seules entreprises françaises.

Quant à l'article 21, j'ai également manifesté, avec les autres membres du groupe UMP, certains doutes compte tenu de son caractère évasif. Cet article indique en substance que les agents des entreprises de protection peuvent avoir recours à la force dans le strict cadre de la légitime défense. Nous avons surtout dénoncé le fait que la combinaison de cet article et de l'article 27, disposant que les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine, ne donne pas toutes les garanties légales.

Concernant les modifications apportées en commission mixte paritaire, les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens, non plus dans le cadre des articles 122-4 à 122-7 du code pénal mais

dans le cadre du titre II du livre I^{er} dudit code. Certes, la nouvelle rédaction de l'article 21 permettra de sécuriser davantage le travail des entreprises de sécurité en élargissant le cadre dans lequel elles pourront recourir à la force. Mais les questions que nous avons posées en première lecture quant à l'exercice des pouvoirs de police n'ont toujours pas trouvé de réponse. Ces interrogations sont sans doute les seules que nous pouvons poser au sujet du projet de loi.

Je dirai un dernier mot de l'article 34 *bis* relatif au contrôle des douanes. Seule une précision rédactionnelle sur la définition de l'incrimination a été adoptée.

Pour conclure, outre le fait que nous estimons que ce projet de loi relève de l'urgence, nous pensons désormais que sa rédaction issue de la commission mixte paritaire est satisfaisante et qu'elle fournira les garanties légales dont les armateurs et les entreprises de sécurité ont besoin.

Si nous regrettons une nouvelle fois que ce texte n'ait pas été examiné plus tôt – il était « dans les cartons », passez-moi l'expression, depuis plus de deux ans –, nous sommes heureux qu'une réponse législative de qualité ait pu être élaborée en moins d'un mois d'examen. À ce titre, je tiens à saluer l'esprit de concorde qui a régné en commission mixte paritaire et qui a permis de s'entendre sur un texte commun alors que certains de nos collègues députés ont émis des doutes quant aux travaux sénatoriaux...

Mme Évelyne Didier. Oh !

M. Charles Revet. Il a notamment été question de la recodification, dans le code de la sécurité intérieure, pour la plupart des dispositions, notamment celles visant à transférer dans ce code les mesures relatives à la déclaration et à l'agrément des entreprises, au contrôle de leur activité ou à leur sanction.

Ainsi, sans surprise, et conformément à leur vote de première lecture, les membres du groupe UMP voteront en faveur de ce projet de loi. Toutefois, monsieur le secrétaire d'État, le travail n'est pas fini !

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Il ne l'est jamais !

M. Charles Revet. Il vous faut parachever ce dispositif normatif, à travers les dispositions que vous avez rappelées il y a quelques instants.

Au reste, j'ai rencontré aujourd'hui l'ambassadeur du Nigeria à l'occasion d'un déjeuner, et j'ai pu évoquer ces questions avec lui. Il m'a répondu en anglais, car il ne parle apparemment pas le français, que ce travail devait être mené entre les responsables de sécurité et entre les gouvernements. *(Mme la rapporteur acquiesce.)*

Étant donné l'action que mène la France au Nigeria dans de nombreux domaines, et son souhait d'y développer diverses activités, le Gouvernement doit agir de toute urgence en ce sens. Nos navires se heurtent manifestement à des problèmes dans cette région. Je sais que des points d'interrogation demeurent quant à la possibilité de disposer d'équipes de sécurité à bord des navires, au large des côtes nigérianes.

Ces précisions complémentaires étant apportées, je vous confirme que les membres du groupe UMP voteront ce texte. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP, de l'UDI-UC et du groupe socialiste.)*

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Merci beaucoup !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Bockel.

M. Jean-Marie Bockel. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous arrivons au terme de l'examen de ce projet de loi, qui répond à une demande forte et légitime de la part des armateurs français. Le législateur ne pouvait plus l'ignorer.

Face à l'urgence de la situation – 264 actes de piraterie ont été recensés en 2013 –, nous appelons désormais à une mise en œuvre rapide de ce texte, dès qu'il sera voté, c'est-à-dire dans quelques instants, afin de satisfaire les attentes des acteurs économiques du secteur.

Tous les précédents orateurs l'ont souligné, ces dispositions renforceront la sécurité des navires battant pavillon français confrontés depuis quelques années à la recrudescence des actes de piraterie. À l'heure actuelle, en termes de tonnage, au niveau mondial, 90 % du transport de marchandises s'opère par la voie maritime. Cette piraterie est donc, pour nos approvisionnements stratégiques, une véritable menace qu'il convient de combattre sans relâche et par tous les moyens.

Par ailleurs, le présent texte restaurera la compétitivité du pavillon français. La présence de gardes armés à bord des navires de pêche et de commerce est déjà autorisée par une dizaine de pays de l'Union européenne. En alignant la législation française sur celles de nos partenaires, nous supprimerons donc à coup sûr ce type d'intérêt au dépavillonnement, et ce au profit de la flotte de commerce française, qui incarne un secteur de croissance et d'emplois, avec plus de 300 navires.

L'enjeu du projet de loi était surtout d'autoriser les activités privées de protection des navires en y apportant toutes les garanties nécessaires, car le recours à des gardes armés ne peut être jugé anodin. Nous y sommes globalement parvenus. À cet égard, je tiens à saluer les travaux de la commission mixte paritaire – quelques-uns d'entre nous y ont pris part –, qui ont permis de dépasser, dans un climat de consensus et en bonne intelligence, certaines divergences persistant entre nos deux assemblées.

Même si tout système est perfectible, le texte qui ressort des travaux de la commission mixte paritaire et qui nous est présenté aujourd'hui nous paraît équilibré et cohérent. Nous sommes arrivés progressivement à un dispositif approprié, qui définit un cadre juridique strict et rigoureux, assorti de contrôles administratifs. Le projet de loi répond aux exigences de clarté et de réactivité, et il a pu bénéficier des apports de l'Assemblée nationale, notamment quant à la définition du nombre minimum de gardes armés à bord des navires ou à l'allègement des charges pesant sur le capitaine.

De surcroît, nous sommes satisfaits que la commission mixte paritaire ait conservé la codification de certaines dispositions dans le code de la sécurité intérieure, telle que proposée par notre commission des lois sur l'initiative de son rapporteur pour avis, Alain Richard. Ce perfectionnement juridique permet de distinguer ce qui relève de la régulation d'une activité de sécurité privée, figurant dans le code de la sécurité intérieure, de ce qui relève des spécificités de la protection des navires, figurant dans le code des transports. Ce transfert, s'il n'est pas de nature à bouleverser le cœur du dispositif, est important pour apporter une cohérence juridique à l'ensemble.

Deux autres avancées significatives peuvent être notées.

D'une part, les travaux de la commission mixte paritaire ont abouti à une formulation plus adaptée de la légitime défense, qui ne laisse planer aucune ambiguïté ni persister aucun effet de bord.

D'autre part, la contribution des entreprises privées de protection des navires au financement du Conseil national des activités privées de sécurité ne sera pas limitée aux seules entreprises françaises, ce qui fait sens dans un contexte de marché ouvert.

Finalement, l'examen de ce texte prouve que les inquiétudes exprimées régulièrement quant aux activités privées de protection et de sécurité peuvent être levées à travers la mise en place d'un cadre juridique adapté. Aussi, j'appelle de nouveau à la mise en œuvre d'une réflexion sur le rôle et la place dans notre pays de ces entreprises, elles aussi porteuses de créations d'emplois. Il est urgent que la France définisse un cadre juridique spécifique pour développer ce secteur stratégique. À ce titre, je note que le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve, vient d'annoncer le dépôt d'un nouveau projet de loi sur la sécurité intérieure, dont un chapitre devrait être consacré à cette question. Nous serons attentifs à ces dispositions le moment venu.

Alors que la circulation maritime est le poumon de l'économie mondialisée, le projet de loi va indiscutablement permettre de prolonger les efforts des forces navales françaises et internationales dans leur lutte contre la piraterie. Il serait bien sûr illusoire de penser que ce texte pourra, à lui seul, faire reculer massivement les actes de piraterie, mais il n'en demeure pas moins un instrument législatif indispensable, dont la France devait se doter.

Au-delà, c'est une véritable approche globale, axée sur le développement et le partage des bonnes pratiques, qu'il nous faut promouvoir pour lutter efficacement et durablement contre la piraterie. De même que tous nos collègues qui ont suivi l'examen de ce texte, je l'avais déjà souligné en première lecture.

Nous devons en particulier soutenir dans cette démarche les pays du golfe de Guinée.

M. Charles Revet. Eh oui !

M. Jean-Marie Bockel. Mon cher collègue, vous venez d'évoquer le Nigeria. Je n'ai malheureusement pas pu prendre part au déjeuner d'aujourd'hui. Néanmoins, je le répète, il est essentiel d'améliorer la sécurité dans cette zone, qui, depuis quelques années, fait face à une piraterie intense et organisée. Celle-ci monte en puissance. Notre commission des affaires étrangères va du reste se pencher sur cette question, et je fais partie du petit groupe de sénateurs qui, dès cette semaine, entament une série d'auditions sur le sujet.

Vous avez eu raison de mentionner ce problème sensible, qui nous concerne et qui est tout à fait important. Nos partenaires africains attendent de nous que nous nous impliquions à leurs côtés, c'est une évidence.

M. Charles Revet. Bien sûr !

M. Jean-Marie Bockel. Le Parlement a su se mobiliser sur ce projet de loi essentiel à la défense de nos intérêts maritimes, en manifestant son sens du compromis et son pragmatisme. Nous aboutissons ainsi à un texte équilibré et précis, qui permettra aux navires battant pavillon français d'assurer leur protection avec la sécurité juridique nécessaire. C'est la raison pour laquelle les membres du groupe UDI-UC soutiendront le présent texte, dans sa rédaction

issue de la commission mixte paritaire, et dans l'espoir de voir ses dispositions entrer en vigueur dans les meilleurs délais. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi que sur plusieurs travées du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, pardonnez-moi, mais je ne dirai pas tout à fait la même chose que les orateurs qui m'ont précédée.

M. Charles Revet. Pas possible ! (*Sourires.*)

Mme Évelyne Didier. Le texte issu des travaux de la commission mixte paritaire n'emporte pas de véritables changements. Il reste fidèle à l'esprit et à la lettre du projet de loi initialement discuté. C'est pourquoi il appellera de notre part les mêmes remarques, les mêmes réserves et le même vote.

Dans quelques instants, je reviendrai brièvement sur les points d'achoppement. Au préalable, je tiens à exprimer à nouveau notre scepticisme quant à la satisfaction des buts visés en termes d'activités et d'emplois. En effet, selon nous, le recours aux sociétés armées privées n'est pas de nature à empêcher le dépavillonnement des navires sous pavillon français de premier registre. Les pavillons de complaisance, comme le pavillon anglais, exercent malheureusement, au détriment de notre filière nationale, et y compris sur les lignes maritimes qui ne nécessitent pas de mesures de sécurité renforcées, une attractivité accrue auprès des armateurs. Les normes fiscales ou sociales de ces pavillons engendrent une concurrence déloyale au détriment des personnels et de l'excellence de notre filière maritime tout entière.

Monsieur le secrétaire d'État, vous l'avez souligné en première lecture, « la flotte de commerce française est un acteur économique d'importance décisive pour notre pays ». L'étude d'impact évoque 500 emplois créés, et le Gouvernement espère consolider les milliers d'emplois qui restent. Or, entre 2008 et 2012, 2 600 postes ont été supprimés.

L'actualité concernant notre filière maritime, portuaire et navale, ne pousse pas d'avantage à l'optimisme. En réalité, la marine marchande française est menacée de disparition en raison de la concurrence mondiale responsable de la dégradation de l'emploi. Dans ce contexte, nous craignons que les mesures de renforcement de la sécurité ne soient pas à même de changer la donne.

J'en viens à présent au but premier du projet de loi : renforcer la sécurité des navires menacés par les attaques de pirates.

Nous avons exprimé nos doutes quant à l'efficacité des mesures proposées, au regard du nombre minimum de gardes embarqués – j'ai bien compris qu'il s'agissait d'un plancher –, des différentes langues parlées, de la présence simultanée des instances de décisions à bord, de la question de la responsabilité du capitaine, de l'incompatibilité de telles missions avec le régime juridique de la légitime défense comme de l'absence de garanties relatives à la formation et à l'aptitude des agents recrutés. Toutes ces craintes, nous les réitérons aujourd'hui, même si vous nous expliquez que les précautions sont prises. Les éléments que je viens d'énumérer nous poussent à la plus grande prudence dans l'appréciation de la solution préconisée pour le renforcement de la sécurité des équipages.

De plus, le projet de loi s'inscrit dans une marchandisation de la sécurité privée armée qui se développe dans les zones de conflits ou sous tension.

Selon l'Organisation maritime internationale, l'OMI, l'État du pavillon devrait décourager le port et l'usage d'armes à feu par les marins pour leur protection ou la protection de leur navire. Elle considère en effet que « l'usage de personnel de sécurité peut engendrer une escalade de la violence ».

Dans ce contexte, nous avons évoqué la question de la responsabilité de l'État du fait de la délégation de missions relevant naturellement de la puissance publique. Malgré la rédaction de l'article 8 du projet de loi, je le répète, il est plus que probable que, au sens du droit international, l'exercice d'une mission de surveillance armée dans les espaces internationaux et dans les mers territoriales étrangères, sur des navires arborant le pavillon de l'État, sera qualifiée d'exercice de prérogative de puissance publique.

Soulignons également que, en légalisant les gardes armés sur ses navires, la France s'exposera à certaines difficultés d'ordre juridique. Ainsi, la convention des Nations unies sur le droit de la mer prévoit que « la haute mer est affectée à des fins pacifiques ». Cette disposition implique notamment que les activités militaires en haute mer ne sont autorisées que si elles sont conformes aux principes de droit international prévus dans la charte des Nations unies, comme, par exemple, les opérations maritimes de l'OTAN et de l'Union européenne, dont le recours à la force a été autorisé par le Conseil de sécurité des Nations unies.

Dans une résolution en date du 2 juin 2008, le Conseil de sécurité a considéré que les sociétés militaires privées n'avaient pas la compétence pour exercer des activités militaires en haute mer. Elle autorise uniquement les États à utiliser la force pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer.

Les questions que nous soulevons ici ne constituent pas des hypothèses d'école. En octobre dernier, dix marins et vingt-cinq gardes privés travaillant pour une société de l'Ohio ont été arrêtés en Inde alors qu'ils convoiaient un navire de protection antipiraterie pour le compte d'une société militaire privée américaine. Ils ont été accusés de possession illégale d'armes. Le ministère des affaires étrangères britannique a concédé qu'il était en discussion avec l'Inde à ce sujet, bien qu'il ne puisse pas, selon ses propres termes, « exiger la libération des ressortissants britanniques, ou inter-férer dans les processus judiciaires d'un autre pays ».

Cette affaire illustre toute la difficulté de la lutte antipiraterie sur le plan international. L'agrément des gardes privés au niveau national ne préjuge en rien du statut de leur présence et de leur utilisation dans les eaux internationales, ou dans les eaux territoriales d'autres pays, au regard du droit international.

La législation nationale sur les armes de l'État côtier s'applique dans ses eaux territoriales et lui permet d'engager des poursuites pour non-respect de sa législation. Ainsi, les employés de sociétés privées de sécurité qui passent dans les eaux territoriales de Singapour sont-ils obligés de démonter leurs armes et de les placer dans un endroit verrouillé. D'autres États interdisent explicitement l'utilisation de gardes armés par les navires privés dans leurs eaux territoriales, considérant cela comme une violation de leur souveraineté.

Au regard de toutes les difficultés matérielles et juridiques auxquelles expose la légalisation de gardes armés privés sur les navires battant pavillon français, en raison de notre opposition ferme à la marchandisation et à la privatisation de missions de sécurité relevant de la puissance publique, les sénatrices et les sénateurs du groupe CRC voteront une nouvelle fois contre le projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. Oh !

Mme Évelyne Didier. Vous nous en voyez vraiment désolés, monsieur le secrétaire d'État.

M. Frédéric Cuveillier, secrétaire d'État. Pas autant que moi ! Nous avons pourtant tout fait pour éviter cela !

(*M. Jean-Claude Carle remplace M. Jean-Léonce Dupont au fauteuil de la présidence.*)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-CLAUDE CARLE vice-président

M. le président. La parole est à Mme Leila Aïchi.

Mme Leila Aïchi. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui les conclusions de la commission mixte paritaire, qui marquent la fin des débats autour du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires.

Le Gouvernement a engagé la procédure accélérée pour répondre à l'urgence de la situation en ce qui concerne la sécurité de nos navires. Les écologistes en sont conscients et reconnaissent la menace que représente la piraterie pour nos équipages et pour nos marchandises à l'étranger. Toutefois, un sujet aussi sensible et important que la privatisation d'une mission régaliennne de l'État aurait exigé, selon nous, d'aborder le problème de la piraterie dans toutes ses composantes, et pas seulement sous le prisme sécuritaire. Nous regrettons que l'impératif économique ait été maître au cours de ces débats.

Si les discussions ont souvent été rapides et consensuelles sur l'ensemble du texte, et surtout sur son contexte, le résultat du passage en commission mixte paritaire montre bien que ce sujet suscite un certain nombre de questions et que des divergences d'opinions persistent. Nous noterons notamment deux points d'aspérité qui ont, non sans raison, retenu particulièrement l'attention des parlementaires.

Premièrement, il s'agit du nombre de gardes armés présents à bord. Il est désormais laissé à la libre appréciation de l'armateur et de l'entreprise de sécurité privée, qui, à la suite d'une analyse conjointe du risque, déterminent le nombre d'agents embarqués, sans toutefois descendre sous le seuil de trois. Sur ce point, les écologistes relèvent également le souci des parlementaires d'assurer une distinction complète entre les tenues des agents privés et celles des forces conventionnelles. Une quelconque confusion en mer serait en effet dommageable à la légitimité de l'État français.

Deuxièmement, à l'article 21, la définition de la légitime défense a pu donner lieu à quelques ambiguïtés, notamment à cause de la situation spécifique qui prévaut sur un navire, mais surtout en raison des prérogatives attribuées au commandant. Les parlementaires ont, au cours des débats, pointé du doigt à plusieurs reprises les problèmes d'interprétations qui pourraient subsister autour de cette notion.

L'application du droit commun de la légitime défense peut se révéler dangereuse et floue pour les agents de sécurité à bord comme pour le capitaine.

La commission mixte paritaire a pris le parti d'une rédaction globale, sans mention explicite du commandant du navire, alors qu'il aurait été nécessaire, au contraire, de proposer un encadrement plus strict et plus rigoureux ainsi qu'une définition claire de la responsabilité juridique des différentes personnes présentes à bord.

À ce sujet, dans une note publiée le 26 mai 2014, le Centre interarmées de concepts de doctrines et d'expérimentations, le CICDE, évalue les modalités d'application et de mise en œuvre du présent projet de loi. Il considère que, en l'absence de précision apportée par décret, les dirigeants et agents, au vu de leur très probable expérience d'ancien militaire, devraient être en mesure d'établir des méthodes et des procédures satisfaisantes mais rappelle qu'il n'est pas envisagé que les armées exercent un rôle de conseil, de formation ou d'entraînement. À titre de comparaison, le CICDE relève que, à l'inverse, la loi et les règlements allemands précisent clairement les conditions d'usage de la force dans le cadre de la légitime défense, en distinguant les tirs de semonce en l'air, les tirs de semonce dans l'eau, les tirs ciblés sur des objets et, en dernier recours, contre les assaillants. Pourquoi ne pas avoir choisi une telle option ?

Nous devons nous garder de laisser à la libre interprétation des parties prenantes les conditions dans lesquelles il sera fait usage de la force. Il aurait été souhaitable que, sur ce point, la commission mixte paritaire aille plus loin. L'urgence ne doit pas nous empêcher de traiter l'essentiel en profondeur.

Pour ma part, n'ayant pas participé aux débats en commission mixte paritaire, je note l'absence de modification notable sur le fond du texte. Dans ces conditions, vous comprendrez, monsieur le secrétaire d'État, que la position des sénateurs écologistes n'ait pas non plus évolué. Nous nous abstenons donc sur le texte final.

Nous reconnaissons, à tout le moins, que la commission mixte paritaire n'a pas ouvert la porte à une libéralisation accrue de ce secteur sensible et que le texte final n'est pas allé plus loin que le projet de loi initial. Les écologistes notent que les garanties supplémentaires instaurées au cours des débats ont été conservées : garanties administratives à remplir pour les entreprises en amont, sanctions applicables en cas de violations d'obligations et contrôle des activités à bord. L'ensemble de ces éléments était pour nous indispensable et devait figurer dans le texte final. En cela, les écologistes saluent l'effort d'équilibre qui ressort des débats en commission mixte paritaire, notamment en ce qui concerne le compromis sur la recodification dans le code de la sécurité intérieure.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État. Un petit effort, votez pour ! (*Sourires.*)

Mme Leila Aïchi. Toutefois, plus largement, nous considérons, ainsi que nous l'avons déjà expliqué le 15 mai dernier, au cours de la discussion générale, que la privatisation de la force légitime ne constitue pas une réponse durable. Les impératifs économiques et budgétaires, mis en avant tout au long des débats, ne doivent pas nous obliger à renoncer à notre marine nationale, qui souffre aujourd'hui d'un manque d'hommes et de moyens. Nous devons adopter une vision plus ambitieuse, plus innovante, mais surtout plus anticipatrice, afin de faire face aux défis multidimensionnels d'aujourd'hui. Or, selon les écologistes, ce texte ne

répond pas de manière pérenne à ces défis et omet surtout totalement l'échelon européen et l'objectif d'une défense européenne.

Nombre d'interventions à l'Assemblée nationale et au Sénat ont mis en avant la nécessité de comprendre les causes de cette insécurité. Dont acte !

Alors que nous avons adopté il y a peu, dans cet hémicycle, le projet de loi relatif au développement et à la solidarité internationale, je me dois de rappeler l'impératif de coordination et de cohérence entre nos politiques. Le texte examiné aujourd'hui doit être accompagné de politiques de développement et de coopération plus larges et plus adaptées.

Déplacer le problème et le traiter de manière superficielle ne permet pas de résoudre durablement les crises politiques, sécuritaires, économiques, sociales et environnementales des pays côtiers, qui sont à la base de toute insécurité dans les zones concernées. Nous devons nous efforcer d'appréhender ces éléments déclencheurs dans leur ensemble et ne pas nous borner à une vision passéiste et simpliste. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC. – M. Yvon Collin applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Yvon Collin.

M. Yvon Collin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le droit de la mer s'est d'abord construit à partir des coutumes. Aussi, le sort qui était le plus souvent réservé aux pirates était d'une grande sévérité : pas de quartier !

Aujourd'hui, c'est un principe de juridiction universelle qui permet aux tribunaux de tous les États de juger les pirates. Le temps de la fiction romanesque et de Rackham le Rouge n'est plus, mais les actes de piraterie ont ressurgi dans la réalité avec une violence singulière depuis ces vingt dernières années.

La protection des navires constitue un enjeu stratégique puisqu'elle touche à la sécurité même des approvisionnements des États. Il n'est pas inutile de rappeler que 90 % du transport de biens et de marchandises emprunte la voie maritime.

Certes, et c'est tant mieux, les actes de piraterie restent marginaux par rapport au nombre d'échanges et connaissent une diminution de 40 % par rapport à 2010, avec 264 actes de piraterie recensés en 2013. Toutefois, cette évolution ne tient pas compte de la concentration de la piraterie sur certaines routes maritimes que les navires, bien que conscients du danger, sont contraints d'emprunter faute d'alternative. Nous devons également nous inquiéter des prises d'otages récurrentes qui mettent en péril la vie des équipages. Les pirates aventuriers de la mer sont donc bien loin : nous sommes face à une nouvelle forme de terrorisme moderne !

Malheureusement, la marine nationale ne peut pas tout faire sur une étendue aussi vaste que celle de la mer et des océans, alors qu'elle doit affirmer la souveraineté de notre pays dans son espace maritime, le deuxième au niveau mondial grâce à ses outre-mer. Cela est d'autant plus vrai quand grandit la tentation d'opérer des coupes sévères dans les budgets des armées. D'autres missions requièrent en outre leur attention, telles que le sauvetage en mer, la lutte contre les menaces militaires, contre le pillage des ressources naturelles, contre la pêche abusive et illégale.

D'autres États européens, comme le Royaume-Uni, l'Espagne ou le Danemark, ont introduit dans leur droit la possibilité de recourir à la protection privée des navires. Une inégalité persistait ainsi entre ces navires et les navires battant pavillon français. Pour autant, je ne m'attarderai pas sur l'argument selon lequel l'absence de telles dispositions faisait peser un risque sur le pavillon français – dont la perte de puissance connaît bien d'autres origines, mais ce n'est pas le propos du débat –, d'autant que les entreprises étrangères exercent déjà dans le domaine de la protection privée avec des réglementations moins strictes que celle que prévoit le présent projet de loi.

Il convient de noter une petite avancée de la commission mixte paritaire, qui étend aux entreprises étrangères la contribution due par les entreprises de protection privée établies en France.

Si l'État délègue, par le présent projet de loi, une partie de ses pouvoirs régaliens, l'équilibre réside dans la contrepartie à cette nouvelle liberté accordée aux armateurs : l'élaboration d'un cadre réglementaire strict permettant d'éviter tout abus. C'est bien le cas avec l'encadrement de l'obtention de l'agrément de l'entreprise, de l'autorisation d'exercice du dirigeant de l'entreprise et de l'attribution de la carte professionnelle aux agents employés.

L'usage et la vente d'armes et de munitions sont strictement encadrés. La place du Conseil national des activités privées de sécurité et de ses agents, l'instauration des contrôles administratifs, ainsi que les sanctions disciplinaires, administratives et pénales prévues sont autant de garanties à ce titre.

Le projet de loi présente avant tout un intérêt dissuasif. En effet, selon le rapport annuel de 2013 du Bureau maritime international, la protection privée des navires, conjointement aux actions de coopération internationale et à l'action de certains gouvernements locaux, a déjà permis de faire chuter les actes de piraterie au large des côtes somaliennes, notamment, où le nombre de cas est passé de 237 en 2011 à 15 – certes, c'est encore trop – l'année dernière.

De tels constats imposent une réponse rapide et pragmatique, ouvrant aux entreprises l'activité de protection des navires. C'est la raison pour laquelle les membres du RDSE approuvent unanimement les conclusions de la commission mixte paritaire sur le présent projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous arrivons aujourd'hui au terme de l'examen d'un texte très attendu, dont les enjeux sont considérables.

Cela a été répété à plusieurs reprises lors de nos débats, les pirates sont maintenant des entreprises de crime organisé, bien équipées, menant une véritable guerre contre les navires. Cette guerre, aux conséquences économiques évaluées entre 7 et 12 milliards de dollars au niveau mondial, affecte particulièrement le pavillon français.

Alors que la plupart des grands pays maritimes ont rapidement développé une législation permettant à des sociétés privées de protéger les navires, les armateurs français se sont longtemps opposés au recours à ces sociétés sur leurs navires, considérant que leur sécurité relevait de la responsabilité de l'État. Or, en matière de protection, la marine

nationale ne peut répondre à l'ensemble des sollicitations des navires français qui souhaitent se prémunir efficacement contre la piraterie maritime. Le taux moyen de satisfaction des demandes pour les navires de commerce n'atteint que 70 %. Ces aléas fragilisent le pavillon français, mettent à mal la compétitivité de celui-ci et accélèrent son déclin : il se place désormais à la vingt-sixième place et représente 0,6 % du tonnage mondial. Il devenait donc urgent de réagir, afin de mettre en place un cadre légal autorisant et encadrant le recours à des services de protection privée de navires par les armateurs français.

Ce texte est attendu ardemment par les professionnels du secteur à plus d'un titre.

Tout d'abord, il permettra d'assurer la sécurité du transport maritime à son plus haut niveau, alors que les navires transitent dans des zones géographiques à risques. À cet égard, la reformulation adoptée par les députés de placer la protection de l'homme avant celle des biens est bienvenue, quand bien même elle peut paraître symbolique.

Ensuite, il permettra de maintenir l'attractivité du pavillon français dans un environnement compétitif.

Enfin, il offrira l'occasion de créer une nouvelle branche d'activité au sein de laquelle les entreprises de protection françaises pourraient faire valoir leurs compétences.

Les quelques divergences qui subsistaient entre l'Assemblée nationale et le Sénat ont été aplanies par la commission mixte paritaire, à commencer par le choix du cadre légal approprié dans lequel doit s'insérer le projet de loi. Il n'y a donc pas de malentendus à dissiper avec les députés.

Si le choix de la codification dans le code des transports par les députés pouvait se justifier en raison des modalités particulières d'exercice de l'activité de garde privée à bord des navires, le Sénat a opté pour une solution médiane.

Alain Richard, rapporteur pour avis de la commission des lois, a justement rappelé que le Parlement s'exprimait d'une seule voix, car le premier souci du législateur consiste, en faisant preuve de pragmatisme, à assurer la qualité et la lisibilité de la norme pour éviter que n'apparaissent, par la suite, des difficultés techniques et juridiques.

J'observe que la commission mixte paritaire a travaillé dans ce sens lorsqu'elle a précisé la rédaction de l'article 21 du projet de loi, qui insère un nouvel article dans le code des transports, afin de limiter le recours à la force par les agents de protection au strict cadre de la légitime défense, tel que prévu par le code pénal, dans le but de lever les ambiguïtés de la formulation de cette nouvelle disposition.

Il est heureux que, sur l'initiative du Sénat, la commission mixte paritaire ait conforté les moyens de fonctionnement du CNAPS, autorité de contrôle des entreprises de sécurité privées, en écartant le risque de distorsion entre les entreprises françaises et étrangères.

L'interdiction de faire état de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire dont pourrait se prévaloir l'un des dirigeants ou employés des entreprises de sécurité a été maintenue. Bien que cette disposition ait donné lieu à débat entre nous, il était important d'éviter tout risque de confusion avec un service public.

Je constate également que, en dépit de nombreuses interrogations soulevées en commission et en séance publique, la commission mixte paritaire a conservé le dispositif adopté par les députés relatif à la délimitation des zones géographiques

concernées par la protection comprenant la création d'un comité tripartite chargé d'alerter le Gouvernement sur l'opportunité d'une nouvelle délimitation, ainsi que la définition des catégories de navires éligibles en raison des dangers liés au développement d'une offre de tourisme que l'on pourrait qualifier de « sensationnel ».

Je ne reviendrai pas sur les nombreuses clarifications en première lecture minutieusement opérées par Odette Herviaux, rapporteur de la commission du développement durable, et Alain Richard, rapporteur pour avis de la commission des lois. Ce travail s'est poursuivi en CMP lors de l'examen de l'article 34 *bis* relatif au contrôle des douanes et continuera dans le cadre de la présentation des amendements du Gouvernement, à ce stade ultime de la procédure parlementaire.

La possibilité de recourir à des agents privés de protection viendra utilement compléter les missions de sécurité dont s'acquitte fort bien, et depuis longtemps, la marine nationale, dans le cadre de coalitions internationales, ainsi que sous la forme de mise à disposition d'équipes de protection embarquées.

Avant de conclure mon intervention, je veux rappeler avec force les propos de Mme la rapporteur : ce texte ne vise en aucun cas à abdiquer un élément de souveraineté au profit du secteur privé. Il ne s'agit pas non plus d'un début de privatisation des missions dévolues à nos forces armées. L'offre privée ne se substituera pas à l'offre publique !

Il paraît d'autant plus utile d'insister sur ce point que Jean-Louis Carrère, président de la commission des affaires étrangères, s'est inquiété du respect des engagements financiers de la loi de programmation militaire à l'occasion de l'examen de ce projet de loi. Or je constate avec satisfaction que le Président de la République a rappelé hier, lors d'un conseil de défense et de sécurité nationale, le caractère primordial de notre effort de défense, afin de renforcer notre influence internationale, de protéger nos intérêts vitaux et d'assurer la sécurité de notre pays.

L'examen de ce projet de loi a été l'occasion de démontrer que le Parlement peut se mobiliser rapidement pour travailler en bonne coordination et faire œuvre de bonne législation lorsque les enjeux sont importants et qu'il s'agit de faire bénéficier nos marins d'une meilleure protection. Aussi le groupe socialiste votera-t-il ce texte. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, de l'UDI-UC et de l'UMP.*)

M. le président. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte élaboré par la commission mixte paritaire.

Je rappelle que, en application de l'article 42, alinéa 12, du règlement, aucun amendement n'est recevable, sauf accord du Gouvernement ; en outre, le Sénat étant appelé à se prononcer avant l'Assemblée nationale, il statue sur les éventuels amendements puis, par un seul vote, sur l'ensemble du texte.

Je donne lecture du texte élaboré par la commission mixte paritaire :

PROJET DE LOI RELATIF AUX ACTIVITÉS PRIVÉES DE PROTECTION DES NAVIRES

TITRE I^{ER}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er} (Texte du Sénat)

- ① I. – Le livre IV de la cinquième partie du code des transports est complété par un titre IV intitulé : « Activités privées de protection des navires » et comprenant les articles L. 5441-1 à L. 5445-5, tels qu'ils résultent de la présente loi.
- ② II. – Au début du même titre IV, il est inséré un chapitre I^{er} ainsi rédigé :
 - ③ « Chapitre I^{er} »
 - ④ « *Dispositions générales* »
 - ⑤ « Art. L. 5441-1. – Est soumise au présent titre, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'État ou des agents agissant pour le compte de l'État, l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français.
 - ⑥ « Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger. Elle a pour fin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers. Elle pourvoit également à la protection des biens transportés.
 - ⑦ « Les personnes morales exerçant cette activité sont dénommées entreprises privées de protection des navires. Les personnes physiques exerçant cette activité, employées par ces entreprises, sont dénommées agents. Les conditions d'exercice de cette activité sont définies au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure. »

TITRE II

CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES

Chapitre I^{er}

PERSONNES MORALES

Article 2 A (Texte du Sénat)

- ① I. – L'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure est complété par un 4^o ainsi rédigé :
 - ② « 4^o À la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français, en application de l'article L. 5441-1 du code des transports. »
 - ③ II. – Le premier alinéa de l'article L. 612-1 du même code est ainsi rédigé :

- ④ « Seules peuvent être autorisées à exercer à titre professionnel, pour elles-mêmes ou pour autrui, les activités énumérées aux 1° à 3° de l'article L. 611-1, et à titre professionnel, pour autrui exclusivement, l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 : ».

Article 2
(Texte du Sénat)

- ① Le titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires » ;
- ③ 2° Le chapitre I^{er} est complété par l'article L. 616-1 qui devient l'article L. 611-2 ;
- ④ 3° Le chapitre VI est intitulé : « Activités de protection des navires » et comprend les articles L. 616-1 à L. 616-5.

Article 3
(Texte de la commission mixte paritaire)

- ① L'article 1609 *quintricies* du code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° (Supprimé)
- ③ 2° Après le 2° du II, il est inséré un 3° ainsi rédigé :
- ④ « 3° Les personnes morales, quelle que soit leur nationalité, à qui a été délivrée l'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 612-9 du code de la sécurité intérieure, pour effectuer l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 de ce même code. »
- ⑤ 3° Au premier alinéa du III, la référence : « au 1° » est remplacée par les références : « aux 1° et 3° ».

Article 4
(Texte du Sénat)

- ① L'article L. 612-9 du code de la sécurité intérieure est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Pour l'exercice de l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, cette autorisation est en outre soumise à une certification, selon les modalités définies à l'article L. 616-1. »

Article 5
(Suppression maintenue)

Article 6
(Texte du Sénat)

- ① Au chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, est insérée une section 1 intitulée : « Certification » et qui comprend l'article L. 616-1 ainsi rétabli :
- ② « Art. L. 616-1. - En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention d'une certification dont la liste des prescriptions est fixée par décret en Conseil d'État.

Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret.

- ③ « Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire sont définies par décret en Conseil d'État. »

Article 7
(Suppression maintenue)

Article 8
(Texte du Sénat)

- ① L'article L. 612-14 du code de la sécurité intérieure est ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 612-14. - L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient. »

Article 9
(Suppression maintenue)

Article 10
(Texte du Sénat)

- ① L'article L. 612-2 du code de la sécurité intérieure est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « L'exercice de l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 est exclusif de toute autre activité, à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime. »

Chapitre II

PERSONNES PHYSIQUES

Section 1

Dirigeants, associés ou gérants des entreprises privées de protection des navires

Article 11
(Suppression maintenue)

Section 2

Agents employés par les entreprises privées de protection des navires

Article 12
(Texte du Sénat)

- ① Le titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

- ② 1° Au chapitre VI, tel qu'il résulte de l'article 2 de la présente loi, est insérée une section 2 intitulée : « Carte professionnelle » et qui comprend un article L. 616-2 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 616-2.* – Pour exercer l'activité d'agent de protection à bord des navires, la première demande de carte professionnelle donne lieu à la délivrance d'une carte provisoire, d'une durée de validité d'un an. Après ce délai, en fonction du niveau d'activité démontré et du comportement professionnel de son détenteur, en tenant compte des informations apportées par les employeurs, la carte est soit délivrée de plein droit, pour le reste de la durée fixée par décret en Conseil d'État, soit refusée à l'agent.
- ④ « À peine d'irrecevabilité, la première demande est accompagnée d'une lettre d'intention d'embauche rédigée par une entreprise titulaire de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9. » ;
- ⑤ 2° Après le neuvième alinéa de l'article L. 612-20, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « Pour l'exercice de l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1, la condition prévue au 4° du présent article n'est pas applicable. La délivrance de la carte professionnelle répond en outre aux conditions exigées à l'article L. 616-2. » ;
- ⑦ 2° *bis* Au premier alinéa de l'article L. 612-23, les mots : « à l'article L. 611-1 » sont remplacés par les mots : « aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 611-1 » ;
- ⑧ 3° Au *b* du 6° des articles L. 645-1 et L. 647-1 et au *b* du 7° de l'article L. 646-1, les mots : « à l'avant-dernier » sont remplacés par les mots : « au neuvième ».

Article 12 bis
(*Texte du Sénat*)

Au premier alinéa de l'article L. 612-10 du code de la sécurité intérieure, après les mots : « la demande d'autorisation est faite », sont insérés les mots : « , sauf pour l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, ».

Article 12 ter
(*Texte du Sénat*)

Au premier alinéa de l'article L. 612-11 du code de la sécurité intérieure, après les mots : « la demande d'autorisation est déposée », sont insérés les mots : « , sauf pour l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, ».

Article 12 quater
(*Texte du Sénat*)

- ① Le chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 2 de la présente loi, est complété par un article L. 616-6 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 616-6.* – La demande d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle est déposée dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État. »

Chapitre III
DISPOSITIONS COMMUNES

Articles 13 à 17
(*Suppression maintenue*)

TITRE III

**MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ
PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES**

Chapitre I^{er}
CHAMP D'ACTION

.....

Chapitre II
NOMBRE, TENUE ET ARMEMENT DES AGENTS

.....

Article 21
(*Texte de la commission mixte paritaire*)

- ① À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-4 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5443-4.* – Les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre défini au titre II du livre premier du code pénal. »

.....

Article 23
(*Texte du Sénat*)

- ① À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-6 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5443-6.* – Les conditions dans lesquelles les armes sont embarquées, stockées et remises aux agents à bord des navires protégés, ainsi que les catégories d'armes autorisées, sont définies par décret en Conseil d'État.
- ③ « À bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et les munitions mentionnées à l'article L. 5443-5. Le nombre d'armes autorisé est fixé par décret. »

Chapitre III
DROITS ET OBLIGATIONS

Article 24
(*Texte du Sénat*)

- ① I. – Le chapitre III du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 18, est complété par une section 3 intitulée : « Droits et obligations » et comprenant les articles L. 5443-7 à L. 5443-12.
- ② II. – Au début de la même section 3, il est inséré un article L. 5443-7 ainsi rédigé :

- ③ « *Art. L. 5443-7.* – L'armateur, au sens des articles L. 5411-1 et L. 5411-2, ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires demande communication des références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article L. 612-5 du code de la sécurité intérieure ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations font l'objet d'une annexe au contrat établi entre l'armateur et l'entreprise, le cas échéant mise à jour avant l'embarquement. Cette annexe identifie notamment l'agent investi de la fonction de chef des agents présents à bord du navire, lequel est capable de communiquer avec le capitaine dans la langue de travail à bord définie à l'article L. 5513-1.

- ④ « L'armateur vérifie la validité des cartes professionnelles soixante-douze heures au plus tôt avant l'embarquement des agents et transmet cette information au capitaine.

- ⑤ « L'armateur informe les autorités de l'État du recours à ces services, dans des conditions définies par décret. »

.....

Article 28
(*Texte du Sénat*)

- ① À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-10 ainsi rédigé :

- ② « *Art. L. 5443-10.* – Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité, selon des modalités définies par voie réglementaire. Ce registre est transmis, sur demande, aux agents de contrôle mentionnés aux articles L. 611-2 et L. 634-3 du code de la sécurité intérieure.

- ③ « Le chef des agents présents à bord du navire tient un registre de leur activité, selon des modalités définies par voie réglementaire. »

.....

Article 30 bis
(*Texte du Sénat*)

- ① Au chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 2 de la présente loi, est insérée une section 3 intitulée : « Modalités d'exercice spécifiques » et qui comprend un article L. 616-3 ainsi rédigé :

- ② « *Art. L. 616-3.* – Les modalités d'exercice spécifiques aux activités de protection des navires sont définies au chapitre III du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports. »

TITRE IV

CONTRÔLE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES ET CONSTATATION DES INFRACTIONS EN MER

Chapitre I^{er}

CONTRÔLE ADMINISTRATIF SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

Article 31
(*Texte du Sénat*)

- ① L'article L. 611-2 du code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 2 de la présente loi, est ainsi modifié :

- ② 1° Au premier alinéa, les mots : « de l'autorité administrative » sont remplacés par les mots : « du Conseil national des activités privées de sécurité ainsi que du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police » ;

- ③ 2° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

- ④ « Dans l'exercice du contrôle des sociétés exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1, ils peuvent également obtenir communication des registres prévus à l'article L. 5443-10 du code des transports. » ;

- ⑤ 3° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

- ⑥ « Un compte rendu de visite est établi, dont copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise et est adressé aux autorités mentionnées au premier alinéa. »

Articles 32 et 33
(*Suppression maintenue*)

Chapitre II

CONTRÔLE ADMINISTRATIF À BORD DES NAVIRES

Article 34
(*Texte du Sénat*)

- ① Au chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 2 de la présente loi, est insérée une section 4 ainsi rédigée :

- ② « *Section 4*

- ③ « *Contrôle à bord des navires*

- ④ « *Art. L. 616-4.* – I. – Outre les agents mentionnés à l'article L. 616-1, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'État et les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents des douanes assurent, à bord des navires battant pavillon français et pour le compte de l'autorité administrative, le contrôle des personnes exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1.

- ⑤ « *I bis*. – Lorsque l'accès à bord s'est trouvé matériellement impossible ou que des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées doivent être diligentées à bord, les commandants des bâtiments de l'État peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés.
- ⑥ « Les contrôles s'effectuent à toute heure.
- ⑦ « II. – Les agents mentionnés au I du présent article peuvent vérifier les cartes professionnelles des agents exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne. Ils peuvent obtenir communication de tous documents de bord, notamment ceux relatifs à l'activité mentionnée au même 4° de l'article L. 611-1.
- ⑧ « III. – Ils peuvent procéder à la visite des ponts et locaux des différentes zones du navire, notamment des lieux de stockage des armes et munitions.
- ⑨ « IV. – Lorsque les locaux sont affectés à un usage privé ou d'habitation et que le navire est en mer ou depuis moins de soixante-douze heures dans un port, dans une rade ou à quai, les visites sont effectuées en présence de l'occupant des lieux ou, à défaut, du capitaine ou de son représentant.
- ⑩ « V. – Lorsque la visite des locaux mentionnés au IV intervient alors que le navire est dans un port, dans une rade ou à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le navire.
- ⑪ « L'ordonnance ayant autorisé la visite est exécutoire au seul vu de la minute. La procédure est sans représentation obligatoire. La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider de l'arrêt ou de la suspension de la visite.
- ⑫ « L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou, en son absence, au capitaine ou à son représentant.
- ⑬ « L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel.
- ⑭ « VI. – Un procès-verbal de visite du navire est établi et contresigné par le capitaine ou son représentant, à qui une copie est immédiatement remise, ainsi que, le cas échéant, à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, avec mention des voies et délais de recours. Il est adressé au représentant de l'État en mer et au directeur du Conseil national des activités privées de sécurité.
- ⑮ « VII. – L'occupant des locaux mentionnés aux IV et V peut contester la régularité de leur visite devant le premier président de la cour d'appel selon les règles de la procédure sans représentation.
- ⑯ « VIII. – Ce recours doit être formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ce recours n'est pas suspensif.
- ⑰ « L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.
- ⑱ « Le code de procédure civile s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. »

Article 34 bis

(Texte de la commission mixte paritaire)

- ① - Le code des douanes est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 62 est ainsi rédigé :
- ③ « Art. 62. – I. – Pour l'application du présent code et en vue de la recherche de la fraude, les agents des douanes peuvent, à toute heure, accéder à bord et visiter tout navire se trouvant dans la zone maritime du rayon des douanes, ou dans la zone définie à l'article 44 bis dans les conditions prévues à ce même article, ou circulant sur les voies navigables.
- ④ « II. – Lorsque l'accès à bord s'est trouvé matériellement impossible ou que des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées doivent être diligentées à bord, les agents des douanes exerçant les fonctions de capitaine à la mer peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés.
- ⑤ « III. – Chaque visite se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant.
- ⑥ « Lorsque la visite concerne des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, la visite est effectuée en présence de l'occupant des lieux. En l'absence de l'occupant des lieux, les agents des douanes ne peuvent procéder à celle-ci qu'en présence du capitaine du navire ou de son représentant.
- ⑦ « IV. – Chaque visite fait l'objet d'un procès-verbal relatant le déroulement des opérations de contrôle, dont une copie est immédiatement remise au capitaine du navire ou à son représentant et à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation visités.
- ⑧ « V. – L'occupant des locaux à usage privé ou d'habitation visités dispose d'un recours contre le déroulement des opérations de visite devant le premier président de la cour d'appel du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.
- ⑨ « Le procès-verbal rédigé à l'issue des opérations de visite mentionne le délai et la voie de recours. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.
- ⑩ « VI. – Ce recours doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ce recours n'est pas suspensif.
- ⑪ « VII. – L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.
- ⑫ « VIII. – Le code de procédure civile s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. » ;
- ⑬ 2° L'article 63 est ainsi rédigé :

- 14 « Art. 63. – I. – Pour l'application du présent code et en vue de la recherche de la fraude, les agents des douanes peuvent accéder à bord et visiter tout navire qui se trouve dans un port, dans une rade ou à quai.
- 15 « II. – Lorsque la visite concerne des navires qui se trouvent dans un port, dans une rade ou à quai depuis moins de soixante-douze heures, elle se déroule selon les conditions prévues à l'article 62.
- 16 « III. – A. – Lorsque la visite concerne des navires qui se trouvent dans un port, dans une rade ou à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant.
- 17 « B. – Lorsque la visite concerne des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.
- 18 « La visite s'effectue sous le contrôle du juge qui l'a autorisée. Lorsqu'elle a lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.
- 19 « Le juge peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention.
- 20 « À tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la visite.
- 21 « L'ordonnance est exécutoire au seul vu de la minute.
- 22 « L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou, en son absence, au capitaine du navire ou à son représentant, qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu au V.
- 23 « Le délai et la voie de recours sont mentionnés dans l'ordonnance.
- 24 « L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.
- 25 « IV. – Chaque visite fait l'objet d'un procès-verbal relatant le déroulement des opérations de contrôle, dont une copie est immédiatement remise au capitaine du navire, à son représentant et à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation visités. Une copie du procès-verbal est transmise au juge des libertés et de la détention dans les trois jours suivant son établissement.
- 26 « V. – L'occupant des locaux à usage privé ou d'habitation visités dispose d'un recours contre le déroulement des opérations de visite devant le premier président de la cour d'appel du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.
- 27 « Le procès-verbal rédigé à l'issue des opérations de visite mentionne le délai et la voie de recours prévus au VI. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.
- 28 « VI. – Les recours contre l'ordonnance du juge des libertés et de la détention prévue au III et contre le déroulement des opérations de visite prévus au V doivent être exclusivement formés par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ces recours ne sont pas suspensifs
- 29 « VII. – L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.
- 30 « VIII. – Le code de procédure civile s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. » ;
- 31 3° Au premier alinéa de l'article 413 *bis*, les références : « des articles 53-1, 61-1 » sont remplacées par les mots : « du a du 1 de l'article 53 et des articles » ;
- 32 4° Le C du paragraphe 3 de la section 1 du chapitre VI du titre XII est complété par un article 416 *bis* ainsi rédigé :
- 33 « Art. 416 bis. – Est passible d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 15 000 € le fait de s'opposer à l'exercice des fonctions dont sont chargés les agents des douanes ou de refuser de se soumettre à leurs injonctions conformément au b du 1 de l'article 53 et au 1 de l'article 61 du code des douanes. »
- 34 II. – Au B du I de l'article 52 de la loi n° 93-1 du 4 janvier 1993 portant dispositions diverses relatives aux départements d'outre-mer, aux territoires d'outre-mer et aux collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : « et dans la zone définie à l'article 44 *bis*, dans les conditions prévues à cet » sont remplacés par les mots : « ou dans la zone définie à l'article 44 *bis* dans les conditions prévues à ce même ».

Chapitre III

CONSTATATION DES INFRACTIONS À BORD DES NAVIRES

Article 35 **(Texte du Sénat)**

- 1 La section 4 du chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, telle qu'elle résulte de l'article 34 de la présente loi, est complétée par un article L. 616-5 ainsi rédigé :
- 2 « Art. L. 616-5. – Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, les agents des douanes, les commandants et commandants en second des navires de l'État, les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les officiers de la marine nationale, les commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer peuvent constater, à bord des navires, les infractions au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application.
- 3 « Le procureur de la République compétent est informé par tout moyen des infractions constatées. Les procès-verbaux de constatation, qui font foi jusqu'à

preuve du contraire, lui sont transmis par tout moyen dans les plus brefs délais. Copie en est remise à la personne intéressée.

- ④ « Sauf extrême urgence, il ne peut être procédé qu'avec l'autorisation du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des armes, munitions ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une infraction au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application, ou qui paraissent destinés à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.
- ⑤ « Les armes, munitions, objets ou documents saisis sont placés immédiatement sous scellés.
- ⑥ « Pour la poursuite, l'instruction et le jugement de ces infractions, sans préjudice des articles 43, 52, 382, 706-42 et 706-75 du code de procédure pénale, sont compétents le procureur de la République, le juge d'instruction et la juridiction de jugement du lieu dans lequel le navire à bord duquel une infraction est constatée est immatriculé ou du lieu de résidence administrative de l'agent qui a constaté cette infraction. »

TITRE V

SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES

Article 36 (*Suppression maintenue*)

Article 37 (*Texte du Sénat*)

- ① I. – La section 2 du chapitre VII du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure est complétée par une sous-section 3 ainsi rédigée :
- ② « *Sous-section 3*
- ③ « *Activités de protection des navires*
- ④ « *Art. L. 617-12-1.* – Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :
- ⑤ « 1° (*Supprimé*)
- ⑥ « 2° Le fait, pour un armateur, d'avoir recours à une entreprise privée de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 612-9 ;
- ⑦ « 3° (*Supprimé*)
- ⑧ « 3° *bis* Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 en violation des obligations assignées à l'article L. 616-1 ;
- ⑨ « 4° (*Supprimé*)
- ⑩ « 5° Le fait, pour l'entreprise contractant avec l'armateur, de sous-traiter l'exercice de l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 ou, pour l'armateur, d'avoir recours à plusieurs entreprises pour une même prestation ;
- ⑪ « 6° Le fait de recourir à une entreprise privée de protection des navires sans respecter les zones où ce recours est autorisé ou le type de navire éligible, définis par les dispositions réglementaires prises en application de l'article L. 5443-1 du code des transports ;

- ⑫ « 7° Le fait d'acquies, détenir, transporter et mettre à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires prises en application du premier alinéa de l'article L. 5443-5 du code des transports ;
- ⑬ « 8° Le fait d'importer sur le territoire national des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne en méconnaissance du second alinéa du même article L. 5443-5 ;
- ⑭ « 9° Le fait de revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et des munitions acquises sur le territoire national en méconnaissance du même second alinéa ;
- ⑮ « 10° Le fait d'exercer l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1 du présent code depuis tout autre navire que celui que cette activité a pour but de protéger ;
- ⑯ « 11° Le fait de mettre à disposition ou d'avoir recours à un nombre d'agents inférieur à celui prévu à l'article L. 5443-2 du code des transports. »
- ⑰ II. – L'article L. 617-1 du même code est ainsi modifié :
- ⑱ 1° Au 1°, la référence : « 3° » est remplacée par la référence : « 4° » ;
- ⑲ 2° Après le 3°, il est inséré un 3° *bis* ainsi rédigé :
- ⑳ « 3° *bis* Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 et d'avoir en outre une activité autre que le conseil et la formation en matière de sûreté maritime ; ».

Article 38 (*Suppression maintenue*)

Article 39 (*Texte du Sénat*)

- ① I. – L'article L. 617-14 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :
- ② 1° La référence : « L. 616-1 » est remplacée par la référence : « L. 611-2 » ;
- ③ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Est puni de la même peine le fait de mettre obstacle à l'accomplissement des contrôles prévus aux articles L. 611-2, L. 616-4, L. 634-1 à L. 634-3, lorsqu'ils sont relatifs à l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1. »
- ⑤ II. – Au 7° de l'article L. 642-1, au 10° de l'article L. 645-1, au 11° de l'article L. 646-1 et au 10° de l'article L. 647-1 du même code, la référence : « L. 616-1 » est remplacée par la référence : « L. 611-2 ».

Article 40 (*Texte du Sénat*)

- ① La sous-section 3 de la section 2 du chapitre VII du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, telle qu'elle résulte de l'article 37 de la présente loi, est complétée par un article L. 617-12-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 617-12-2.* – Est puni de 3 750 € d'amende :
- ③ « 1° et 2° (*Supprimés*)

- ④ « 3° Le fait d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises ;
- ⑤ « 4° Le fait de ne pas tenir les registres prévus à l'article L. 5443-10 du code des transports ;
- ⑥ « 5° Le fait, pour un armateur de navire battant pavillon français ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer les autorités de l'État compétentes, en méconnaissance du dernier alinéa de l'article L. 5443-7 du même code ;
- ⑦ « 6° Le fait, pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant ou débarquant des agents de protection, de ne pas en informer les autorités de l'État en violation de l'article L. 5443-8 dudit code. »

TITRE VI

OUTRE-MER

.....

Article 41
(*Suppression maintenue*)

.....

Article 42 bis
(*Texte du Sénat*)

- ① L'article L. 5774-1 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5774-1.* - Le chapitre IV du titre III et le titre IV du livre IV sont applicables en Polynésie française. »

Article 42 ter
(*Texte du Sénat*)

- ① I. - Le chapitre III du titre IV du livre VI du code de la sécurité intérieure est complété par un article L. 643-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 643-2.* - Le présent livre est applicable à Saint-Barthélemy sous réserve des adaptations suivantes :
- ③ « 1° Au 2° de l'article L. 612-1 et au 4° de l'article L. 612-7, les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;
- ④ « 2° Au 1° de l'article L. 612-7, les mots : « ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;
- ⑤ « 3° Au second alinéa de l'article L. 612-11, les mots : « ou l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;
- ⑥ « 4° Aux premier et second alinéas de l'article L. 612-24, les mots : « ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés. »
- ⑦ II. - L'article L. 644-1 du même code est complété par des 3° à 6° ainsi rédigés :

- ⑧ « 3° Au 2° de l'article L. 612-1 et au 4° de l'article L. 612-7, les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;
- ⑨ « 4° Au 1° de l'article L. 612-7, les mots : « ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;
- ⑩ « 5° Au second alinéa de l'article L. 612-11, les mots : « ou l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;
- ⑪ « 6° Aux premier et second alinéas de l'article L. 612-24, les mots : « ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés. »
- ⑫ III. - Le chapitre VIII du titre IV du livre VI du même code est complété par un article L. 648-1 ainsi rédigé :
- ⑬ « *Art. L. 648-1.* - Le titre I^{er} et le titre III du présent livre sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises en tant qu'ils concernent les activités mentionnées au 4° de l'article L. 611-1 et sous réserve des adaptations suivantes :
- ⑭ « 1° Au 2° de l'article L. 612-1 et au 4° de l'article L. 612-7, les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;
- ⑮ « 2° Au 1° de l'article L. 612-7, les mots : « ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;
- ⑯ « 3° Au second alinéa de l'article L. 612-11, les mots : « ou l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;
- ⑰ « 4° Aux premier et second alinéas de l'article L. 612-24, les mots : « ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés. »

Article 43
(*Texte du Sénat*)

La présente loi est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, aux îles Wallis et Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises.

M. le président. Nous allons maintenant examiner les deux amendements déposés par le Gouvernement.

Article 1^{er} à 12

M. le président. Sur les articles 1^{er} à 12, je ne suis saisi d'aucun amendement.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'un de ces articles?...
Le vote est réservé.

Article 12 bis

M. le président. L'amendement n° 1, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

1° Remplacer les mots :

Au premier alinéa

par les mots :

À la première phrase du premier alinéa

2° Compléter cet article par les mots :

et, à la seconde phrase, après les mots : « et déposée », sont insérés les mots : « , sauf pour l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1, ».

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

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État*. J'y ai fait référence dans mon propos liminaire : il s'agit d'un amendement de cohérence avec l'amendement ayant été adopté au même article lors de l'examen du projet de loi en première lecture au Sénat et qui ne concernait que les personnes physiques. Aussi, il est souhaitable et même judicieux d'étendre le dispositif aux personnes morales.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Odette Herviaux, *rapporteur de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire*. Comme je l'ai indiqué lors de la discussion générale, l'avis est favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le vote sur l'article 12 *bis*, modifié, est réservé.

Articles 12 *ter* à 33

M. le président. Sur les articles 12 *ter* à 33, je ne suis saisi d'aucun amendement.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'un de ces articles ?...

Le vote est réservé.

Article 34

M. le président. L'amendement n° 2, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Remplacer la référence :

616-1

par la référence :

611-2

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

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État*. Il s'agit simplement de corriger une erreur de référence.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Odette Herviaux, *rapporteur*. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le vote sur l'article 34, modifié, est réservé.

Articles 34 *bis* à 43

M. le président. Sur les articles 34 *bis* à 43, je ne suis saisi d'aucun amendement.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'un de ces articles ?...

Le vote est réservé.

Personne ne demande la parole pour explication de vote sur l'ensemble du projet de loi ?...

Conformément à l'article 42, alinéa 12, du règlement, je mets aux voix l'ensemble du projet de loi dans la rédaction résultant du texte élaboré par la commission mixte paritaire, modifié par les amendements précédemment adoptés par le Sénat.

(Le projet de loi est adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, l'ordre du jour de cet après-midi étant épuisé, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures dix, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de M. Jean-Léonce Dupont.)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

9

COMMUNICATION D'UN AVIS SUR UN PROJET DE NOMINATION

M. le président. En application de la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 et de la loi n° 2010-838 du 23 juillet 2010 relatives à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution, ainsi que de l'article L. 4312-2 du code des transports, la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire a émis, lors de sa réunion du 27 mai 2014, un vote favorable – 7 voix pour, 0 voix contre et 2 votes blancs – en faveur de la nomination de M. Stéphane Saint-André en qualité de président du conseil d'administration de l'établissement public Voies navigables de France.

Acte est donné de cette communication.

10

COMPTES BANCAIRES INACTIFS ET CONTRATS D'ASSURANCE VIE EN DÉSHÉRENCE

Adoption des conclusions modifiées d'une commission mixte paritaire

M. le président. L'ordre du jour appelle l'examen des conclusions de la commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative aux comptes bancaires inactifs et aux contrats d'assurance vie en déshérence (texte de la commission n° 542, rapport n° 541).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur.

M. François Marc, *rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire*. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, alors que nous approchons de la fin du parcours législatif de la proposition de loi relative aux

comptes bancaires inactifs et aux contrats d'assurance vie en déshérence, je tiens à saluer la qualité du travail accompli par nos deux assemblées.

La démarche engagée par la commission des finances de l'Assemblée nationale, sur l'initiative de Christian Eckert, qui était alors son rapporteur général, a été remarquable. Après avoir mobilisé l'expertise de la Cour des comptes, puis celle du Conseil d'État, elle a abouti à une proposition de loi d'une très grande qualité, enrichie lors de son examen en commission, puis en séance publique.

Je veux également souligner, monsieur le ministre, la qualité des échanges que nous avons entretenus avec votre ministère tout au long de la procédure.

Le Sénat a souhaité préserver l'équilibre du dispositif adopté par l'Assemblée nationale tout en cherchant à lui apporter des améliorations ; en particulier, il a étendu son périmètre d'application, y compris aux coffres-forts, et a veillé à assurer un meilleur accès des différents acteurs à l'information.

Certains, je l'ai bien noté, ont pu regretter que la proposition de loi n'aille pas plus loin sur certains points. Toutefois, il me semble que nous avons tout de même réussi à faire bouger quelques lignes, tout en conservant le souci de proportionner les obligations des professionnels à la réalité des enjeux. Du reste, je vous rappelle que, en première lecture, la proposition de loi a été adoptée à l'unanimité par le Sénat.

Dans ces conditions, la commission mixte paritaire a eu peu de points de divergence à trancher. Elle a rapidement su trouver un accord en procédant à quelques ajustements utiles pour garantir la bonne mise en œuvre de la proposition de loi, sans remettre en cause aucun apport important de notre assemblée.

En plus d'apporter au texte des modifications rédactionnelles ou de coordination, la commission mixte paritaire a notamment simplifié, à certains stades de la procédure, les modalités d'information des titulaires d'un compte bancaire inactif et des souscripteurs ou des bénéficiaires d'un contrat d'assurance vie non réclamé. Elle a également précisé les modalités de liquidation des engagements exprimés en unités de compte, avant leur dépôt auprès de la Caisse des dépôts et consignations.

En ce qui concerne les biens contenus dans les coffres-forts en déshérence, la commission mixte paritaire a précisé le sort de ceux qui n'auront pas pu être vendus aux enchères après deux tentatives.

Enfin, elle a repoussé la date d'entrée en vigueur du raccourcissement de la durée maximale des plans de surendettement au 1^{er} juillet 2016 et prévu l'entrée en vigueur anticipée, dès le 1^{er} janvier 2015, de certaines dispositions de la proposition de loi destinées à améliorer l'information des professionnels, ainsi que du plafonnement des frais précomptés.

Par ailleurs, le champ de ce plafonnement a été précisé, afin de cibler les frais susceptibles de faire l'objet d'un précompte, c'est-à-dire les frais à l'entrée et sur versement.

Je ne reviendrai pas sur l'économie générale du texte, qui a déjà été largement abordée en première lecture et qui, je le répète, n'a pas été remise en cause par la commission mixte paritaire.

Mes chers collègues, il me semble que le texte qui résulte des travaux de la commission mixte paritaire permettra de régler de manière définitive la question des avoirs en déshérence, au profit de leurs bénéficiaires ou, à défaut, de l'État. Ce succès est toutefois conditionné au respect par les professionnels de leurs obligations, ainsi qu'au bon suivi de celui-ci par les autorités de contrôle compétentes.

Je vous invite à adopter la proposition de loi dans le texte élaboré par la commission mixte paritaire, modifié par les amendements rédactionnels déposés par le Gouvernement, qui visent à compléter le travail de précision accompli en commission mixte paritaire.

J'espère que le Sénat retrouvera ce soir l'unanimité qui a prévalu tout au long du parcours législatif de la proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Mme Michèle André. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Michel Sapin, ministre des finances et des comptes publics. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, je salue votre accord au sujet des comptes bancaires inactifs et des contrats d'assurance vie en déshérence. Depuis de nombreuses années, à la fois l'Assemblée nationale et le Sénat se mobilisent pour faire cesser cette injustice.

En vérité, le débat sur les avoirs bancaires et les contrats d'assurance vie en déshérence a duré trop longtemps. La présente proposition de loi, présentée par l'actuel secrétaire d'État au budget, M. Eckert, est de grande qualité ; enrichie par l'Assemblée nationale et le Sénat, elle traite le sujet de façon tout à fait satisfaisante.

En ce qui concerne le premier volet de la proposition de loi, relatif aux comptes bancaires, celui-ci introduit tout d'abord une définition des comptes bancaires inactifs dans le code monétaire et financier. Cette disposition comble une lacune du cadre juridique applicable aux comptes bancaires inactifs : ceux-ci ne sont pas aujourd'hui définis par la loi, de sorte que l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution ne peut pas exercer sur eux un contrôle efficace.

La proposition de loi soumet les banques à un ensemble d'obligations. En particulier, elle instaure une obligation de consultation annuelle du répertoire national d'identification des personnes physiques, la banque devant ainsi vérifier que le titulaire du compte n'est pas décédé ; elle prévoit aussi le recensement des comptes inactifs et le plafonnement des frais perçus, ainsi que l'obligation de transfert des fonds à la Caisse des dépôts et consignations.

Par ailleurs, le Sénat a trouvé une solution *ad hoc* pour la gestion du contenu des coffres-forts en déshérence ; cette solution, précisée en commission mixte paritaire, est pragmatique et soutenue par le Gouvernement. Sur tous ces sujets, mesdames, messieurs les sénateurs, la proposition de loi réalise donc un bon équilibre.

Pour ce qui est des contrats d'assurance vie en déshérence, les premières avancées adoptées dans le cadre du projet de loi de séparation et de régulation des activités bancaires répondaient, mais seulement en partie, au problème de la recherche d'information des bénéficiaires.

La proposition de loi prévoit de nouvelles obligations pesant sur les assureurs, parmi lesquelles le renforcement des contrôles, la revalorisation, le plafonnement des frais de

gestion et l'obligation, qui vaut donc pour les contrats d'assurance vie comme pour les comptes, de transférer les sommes détenues à la Caisse des dépôts et consignations.

Par ailleurs, en complément des obligations imposées au teneur de comptes, la proposition de loi prévoit la consultation, par les notaires qui ont à régler une succession, des fichiers détenus par l'administration fiscale recensant les comptes bancaires et les contrats d'assurance vie : respectivement, les fichiers FICOPA et FICOVIE.

Enfin, le Sénat a étendu l'obligation de revalorisation *post mortem* du capital garanti aux contrats d'assurance sur la vie dépourvus de valeur de rachat et souscrits par des personnes physiques, telles que les assurances temporaires décès.

Cette extension a le mérite de traiter de manière identique tous les contrats d'assurance vie souscrits par des personnes physiques et d'éviter qu'un retard dans le règlement des prestations par l'assureur ne se traduise par un manque à gagner pour les bénéficiaires.

Par ailleurs, la proposition de loi instaure une procédure efficace en prévoyant l'obligation de transfert des fonds, après un certain délai, à la Caisse des dépôts et consignations, qui serait chargée de les consigner jusqu'à l'application de la prescription.

Cette mission confiée à la Caisse des dépôts et consignations est essentielle, car l'instauration d'un guichet unique donne au nouveau dispositif toute son efficacité, ce qui permet de préserver les droits des clients ou de leurs ayants droit, mais également l'application correcte de la prescription trentenaire en faveur de l'État.

En effet, la bonne application du principe de prescription trentenaire devrait permettre à l'État de percevoir *in fine* les fonds dont les propriétaires ne peuvent pas être identifiés. Le manque de diligence des établissements de crédit et des entreprises d'assurance, ainsi que les insuffisances de la législation actuelle, privent l'État de ces recettes, qui lui reviennent de droit. Le Gouvernement souscrit donc entièrement à la procédure prévue par la proposition de loi.

Enfin, un amendement du Gouvernement avait été déposé au Sénat pour fixer au 1^{er} juillet 2015 la date d'entrée en vigueur de la réduction de huit à sept ans de la durée des plans de surendettement. La commission mixte paritaire s'est finalement entendue sur la date du 1^{er} juillet 2016 ; je suis d'accord avec cette date, qui laissera plus de temps aux acteurs pour s'adapter à cette évolution.

M. François Marc, rapporteur. Très bien !

M. Michel Sapin, ministre. Mesdames, messieurs les sénateurs, les enjeux de cette proposition de loi pour la protection des clients, qu'ils soient assurés ou épargnants, et pour la préservation des intérêts financiers de l'État sont nombreux. Je vous invite ardemment à voter le texte élaboré par la commission mixte paritaire ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

M. François Marc, rapporteur. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Hervé Maurey.

M. Hervé Maurey. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission des finances, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, lors de l'examen des présentes conclusions de la commission mixte paritaire par l'Assemblée nationale, le rapporteur a déclaré que la proposition de loi « apport[ait] une réponse

complète et je dirai définitive au problème des avoirs financiers en déshérence et à l'objectif essentiel de protection des droits des épargnants ». Vous me permettrez d'être plus réservé, plus mesuré et plus prudent.

Oui, comme je l'ai indiqué en première lecture, ce texte comporte des avancées significatives, que je ne peux que saluer : il apporte des solutions concrètes au problème des avoirs inactifs, entendus désormais au sens large ; il définit enfin les comptes inactifs et couvre un panel de produits divers, des contrats collectifs aux assurances décès, sans oublier le contenu des coffres-forts, les comptes bancaires, les bons et les contrats de capitalisation.

Sur l'initiative de notre assemblée, les frais de gestion ont été plafonnés, ce qui mettra un terme à une pratique condamnée avec raison par la Cour des comptes. La proposition de loi prévoit également une garantie de revalorisation *post mortem* des contrats, dès le décès et à un taux minimal fixé par décret, ce qui est tout à fait positif. De même, elle met un terme à la pratique scandaleuse de certains professionnels, qui réclament toujours de nouvelles pièces ou des pièces identiques pour retarder le règlement des contrats.

Par ailleurs, grâce à la mise à la disposition des professionnels du FICOPA et du FICOVIE dans le cadre du règlement des successions, on peut espérer prévenir la constitution de nouveaux stocks, ce qui est également un motif de satisfaction.

Enfin, la proposition de loi améliore très sensiblement la transparence sur le phénomène des assurances vie non réclamées ; elle permettra d'en mesurer enfin l'ampleur et les évolutions, ce qui est un progrès essentiel.

Ce souci de transparence était un aspect primordial de ma proposition de loi, adoptée à l'unanimité par le Sénat le 29 avril 2010 et reprise dans la loi du 26 juillet 2013 de séparation et de régulation des activités bancaires, mais de manière tout à fait insuffisante sur ce point.

Cette transparence permettra de mieux appréhender le phénomène. Je rappelle que, en 2009, les assureurs et le Gouvernement évoquaient un montant de 1 milliard d'euros quand certains professionnels avançaient celui de 5 milliards d'euros. Ces derniers avaient, semble-t-il, raison, puisqu'une enquête récente de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution, l'ACPR, évoque 4,6 milliards d'euros pour les seules assurances vie !

Ce texte prévoit une réelle transparence sur les stocks, avec la publication annuelle par les professionnels d'un rapport remis à l'ACPR et au ministre. Je m'en félicite.

La transparence sur les flux étant également indispensable, je me réjouis que mes amendements aient été adoptés par notre assemblée et retenus par la commission mixte paritaire. Ces dispositions permettront de mesurer chaque année les efforts engagés par les professionnels pour résorber ce phénomène et quantifier les résultats obtenus.

Tous les amendements que nous avons adoptés n'ont cependant pas connu le même succès, et je le regrette.

Ainsi, nous avons, sur ma proposition, décidé d'améliorer quelque peu le dispositif d'information des titulaires de comptes inactifs ou de contrats d'assurance vie en étendant, dans certains cas, aux ayants droit et en prévoyant qu'elle se ferait, dans d'autres, par voie de courrier recommandé. La commission mixte paritaire n'a retenu cette obligation que pour l'article 12 et non pour la procédure de droit commun.

Je persiste à penser que c'est au moment même où l'on identifie un compte comme inactif qu'il faut un effort particulier d'information, car, plus les années passent, plus les chances de retrouver le titulaire ou les ayants droit sont hypothéquées. Elles le sont d'autant plus, et c'est en cela que cette proposition de loi ne peut pleinement me satisfaire, que vous avez refusé, monsieur le ministre, que soit clairement affirmée dans ce texte l'obligation de recherche des titulaires de comptes inactifs.

Tout au long de nos débats, mes propositions et celles de mes collègues visant à renforcer les obligations de recherche des titulaires et des ayants droit ont été rejetées.

C'est, hélas, particulièrement probant en ce qui concerne le dispositif transitoire de l'article 12, qui permet aux assureurs, pour reprendre les termes de M. le rapporteur, de « sortir par le haut d'une situation qu'ils ont [...] contribué à créer ».

En clair, ils échapperont aux sanctions pécuniaires auxquelles ils étaient exposés du fait du peu de bonne volonté mise en œuvre pour retrouver les bénéficiaires des contrats non réclamés. Ils profiteront en quelque sorte d'une amnistie et n'auront aucune obligation de recherche sur les stocks non réclamés, si ce n'est celle d'effectuer le transfert.

La volonté de privilégier le transfert à la Caisse des dépôts et consignations et à l'État pour renflouer les caisses désespérément vides de ce dernier l'a emporté sur la défense des intérêts des épargnants. C'est là la ligne de fracture entre la majorité des membres de cette assemblée et moi-même. Je le regrette d'autant plus que, jusqu'à présent, dans tous les textes, en 2005, 2007 et 2010, le Sénat avait été particulièrement soucieux de la défense des épargnants.

Monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, au vu de ces regrets, vous comprendrez aisément que ma satisfaction soit plus mesurée que celle que vous avez tous deux exprimée.

Pour travailler depuis plus de cinq ans sur ce sujet, je sais que la protection des épargnants n'admet pas de réponse « définitive », pour reprendre le terme du rapporteur de la commission mixte paritaire à l'Assemblée nationale. Au vu des lacunes de ce texte, je suis conscient que nous devons poursuivre ce long cheminement engagé depuis près de dix ans.

Les difficultés rencontrées lors de l'élaboration des différentes propositions de loi et lors de l'examen du présent texte me laissent à penser que les résistances des professionnels du secteur ne sont pas levées. Il conviendra donc, et vous pouvez compter sur moi, d'être très vigilant sur l'application de cette loi.

Ce texte renforce certes le contrôle de l'ACPR, qui semble, enfin, prendre la mesure de ses missions, si j'en crois la récente condamnation d'une compagnie d'assurance à 10 millions d'euros d'amende, mais, je le répète, nous devons quant à nous rester extrêmement vigilants.

J'attends d'ailleurs déjà avec impatience le rapport prévu par l'article 12. J'espère qu'il sera un véritable outil de contrôle et non pas, comme nous avons parfois pu l'observer, notamment en cette matière, un *satisfecit* sur deux pages recto verso.

Je compte également sur vous, monsieur le ministre, pour que les décrets d'application soient vite adoptés. Ainsi, les dispositions les plus protectrices de ce texte, celles qui consti-

tuent des avancées fondamentales pour la protection des épargnants, pourront être appliquées dans les meilleurs délais.

Je n'oublierai pas non plus les engagements que vous avez pris ici le 7 mai dernier pour que ces décrets apportent une réponse efficace au problème, que j'avais évoqué, des NPAI, c'est-à-dire des courriers retournés à l'expéditeur avec la mention « N'habite pas à l'adresse indiquée ».

Il est important de veiller à ce que les professionnels engagent des recherches dès qu'ils s'aperçoivent qu'ils ne disposent pas ou plus de contact avec les titulaires des comptes, car plus les recherches sont précoces, plus elles sont efficaces.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, vous l'aurez compris, mon enthousiasme est mesuré, car j'aurais aimé un texte plus protecteur des épargnants.

Je sais la nécessité d'avancer pas à pas dans ce domaine, comme je l'ai rappelé le 7 mai dernier. Je voterai donc avec une très grande vigilance cette proposition de loi et vous donne rendez-vous pour poursuivre ce combat, dont ce texte ne constitue qu'une étape supplémentaire et certainement pas l'aboutissement. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Éric Bocquet.

M. Éric Bocquet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voici parvenus, ce soir, au terme du cheminement de cette proposition de loi relative aux comptes bancaires dits « inactifs » – la discussion montra cependant qu'ils ne l'étaient pas pour tout le monde! – et aux contrats d'assurance vie en déshérence, dite « proposition de loi Eckert ».

Même si elle est encore trop timide à nos yeux, cette initiative législative constitue néanmoins une avancée dans la bonne direction.

La loi de séparation et de régulation des activités bancaires avait été l'occasion de constater que le problème des comptes inactifs, comme celui des contrats d'assurance vie sans bénéficiaire identifié, se posait avec une certaine acuité, le débat ne permettant pas alors d'aller dans la voie de la résolution de la difficulté. Cela soulève d'ailleurs des questions, surtout au regard d'un texte dont les intentions affichées étaient autrement plus ambitieuses que la réalité de ce qui fut voté.

Nous avons, lors du débat sur la loi bancaire, déposé un certain nombre d'amendements sur la question des comptes inactifs. Les préoccupations ainsi exprimées se sont retrouvées, pour partie, dans le débat qui nous a intéressés ces derniers temps.

La proposition de loi déposée à l'Assemblée nationale a, de fait, représenté une sorte de nécessité dans le débat ouvert, notamment parce que la loi bancaire avait mis en évidence les pratiques parfois discutables – pour ne pas dire plus! – des établissements de crédit comme des compagnies d'assurance. La proposition de loi dont nous concluons la discussion apparaît donc pour ce qu'elle est : une loi d'étape, rendue pour le moins nécessaire au vu de la situation.

Bien entendu, tout texte, notamment lorsque les deux assemblées manifestent des préoccupations communes, devient le produit d'un compromis et d'une sorte de moyen terme entre les différentes positions exprimées par les uns et les autres.

C'est d'ailleurs ce qui ressort de nos débats, puisqu'il me semble que manque encore à cette proposition de loi une dimension qui devrait être exprimée avec plus de force, à savoir celle de la sanction des agissements ne respectant pas les règles légales, réglementaires ou déontologiques des professions financières.

Bien sûr, le code monétaire et financier attribue aux autorités de régulation tout moyen pour sanctionner les établissements indélicats. Cependant, il aurait sans doute mieux valu donner un éclairage particulier sur la question des comptes inactifs et des contrats en déshérence, qui constituent une ressource gratuite pour les banques et les compagnies d'assurance.

N'oublions pas que l'encours des comptes inactifs peut être centralisé au sein des livres de comptes de la Banque centrale européenne et que ce dépôt, même si ce n'est plus le cas en cette période de faible taux d'intérêt nominal, a fait l'objet d'une rémunération. Il constitue la « base » d'avances de trésorerie ou de prêts aux entreprises comme aux ménages portant intérêt et permet, de fait, la rémunération du service bancaire.

De notre point de vue, cette rémunération ne doit en aucun cas justifier que les établissements de crédit continuent de percevoir des frais de gestion, même plafonnés, sur des comptes ne présentant aucun mouvement. Les services bancaires font déjà l'objet d'un nombre d'excès suffisant dans notre pays pour qu'il soit, avant peu, mis un terme à de telles procédures.

La lecture optique de l'absence de mouvement d'un compte bancaire est assurée par des ordinateurs et des logiciels dont la rapidité d'exécution et la fréquence d'intervention réduisent, consultation après consultation, le coût marginal – à notre avis, devenu infime – de gestion et motivent clairement notre position. Cette logique simple n'a pas encore traversé l'esprit du législateur, mais cela viendra sans doute.

Ce point étant posé, l'actualité politique et financière récente vient se rappeler à nous, et je ne puis évidemment manquer d'évoquer un événement récent en cette occasion, même si cela nous éloigne quelque peu du sujet.

Pour manquement aux règles du droit américain, une grande banque française, dont une bonne part de l'activité présente et à venir vise le continent nord-américain, risque d'être condamnée au paiement d'une très forte amende. Celle-ci représenterait peu ou prou la totalité de son résultat bancaire pour 2013 et priverait donc ses actionnaires du bonheur de percevoir une partie des 1 970 millions d'euros de dividendes prévus par l'assemblée générale. *(Sourires sur les travées du groupe CRC.)*

Nous n'avons jamais de mots assez forts pour dénoncer les agissements des établissements de crédit quand ils nous paraissent contraires à l'intérêt général de notre pays, notamment lorsque les crédits à l'économie se révèlent insuffisants pour faire face aux nécessités de l'investissement productif ou de la juste rémunération du travail.

Toutefois, nous ne pouvons manquer de souligner notre profonde désapprobation pour l'attitude de la justice des États-Unis, dont on se demande, en fait, si sa décision n'est pas guidée par le souci de mettre en difficulté l'un des adversaires les plus importants du système financier américain, tout en s'abritant derrière des considérations morales et politiques qui n'ont, pour partie, plus lieu d'être.

Aussi, si nous disons ce soir aux banques de faire un effort sur la gestion des comptes inactifs, ne cessons jamais de leur rappeler leur très grande responsabilité et le rôle qu'elles ont à jouer dans le financement de l'économie réelle, ainsi que l'indispensable respect qu'elles doivent à leurs clients. Ceux-ci doivent, en toutes circonstances, pouvoir leur faire confiance quant aux actifs qu'ils leur donnent à gérer. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC.)*

M. le président. La parole est à M. Francis Delattre.

M. Francis Delattre. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voilà parvenus au terme de la discussion d'une proposition de loi portant sur un sujet que l'on pourrait qualifier de marronnier législatif.

Le groupe UMP a voté ce texte en première lecture, car il est le fruit d'une large concertation, ce qui est assez rare, n'est-ce pas, monsieur le président de la commission des finances ?

M. Philippe Marini, président de la commission des finances. C'est même exceptionnel ! *(Sourires.)*

M. Francis Delattre. Cette proposition de loi est fondée, en grande partie, sur les travaux de la Cour des comptes, pour lesquels nous avons un grand respect. Elle repose sur un équilibre qui concilie à la fois l'intérêt général, à savoir les intérêts financiers de l'État, et les intérêts particuliers, en l'occurrence la protection des droits des épargnants et de leurs ayants droit.

La prescription trentenaire sera désormais appliquée et l'obligation de recherche renforcée.

Après avoir discuté des treize articles restant en discussion, la commission mixte paritaire est parvenue non seulement à un compromis, mais à un accord technique et politique.

Nous nous pouvons que nous en féliciter, car un certain nombre d'avancées obtenues au Sénat ont été reprises par la commission mixte paritaire. Vous le voyez, monsieur le ministre, les deux assemblées, que nous avons les uns et les autres fréquentées,...

M. Michel Sapin, ministre. Vous en parlez en toute connaissance de cause !

M. Francis Delattre. ... peuvent être utiles ! *(Sourires.)*

Concernant, par exemple, la protection des droits des épargnants et de leurs ayants droit, des frais ne pourront être prélevés par l'assureur pour financer son obligation de recherche et d'information en cas de contrat d'assurance vie non réclamé. Selon les interlocuteurs, les montants qui nous ont été indiqués sont variables, mais nous pressentons qu'ils sont consistants !

En outre, l'information des ayants droit connus sera désormais obligatoire pour les comptes bancaires déclarés inactifs, ce qui est aussi une avancée.

Toujours dans le sens du renforcement de la protection des droits des titulaires et ayants droit, la commission mixte paritaire a confirmé l'augmentation de deux à trois ans du délai à l'issue duquel est opéré le dépôt des avoirs à la Caisse des dépôts et consignations, la CDC, à la suite de la déclaration de l'inactivité d'un compte bancaire résultant, notamment, du décès de son titulaire.

L'allongement de ce délai laissera davantage de temps au notaire – c'est un point important – pour rechercher les ayants droit, notamment dans les cas de successions complexes ou, comme cela est de plus en plus souvent le cas, internationales.

La possibilité accordée par le Sénat au notaire de se faire communiquer, à sa demande, par la Caisse des dépôts et consignations, les informations qu'elle détient concernant la succession dont il est en charge, a été également confirmée par la commission mixte paritaire.

L'établissement d'un fichier unique tenu par la CDC me paraît être la meilleure innovation en termes de transparence : il garantit la protection des ayants droit. En effet, comme il existe des dizaines de banques et de compagnies d'assurance, l'héritier ou l'ayant droit concerné n'a pas les moyens de faire les recherches sur les comptes bancaires de tous ces établissements. Je le répète, monsieur le ministre, ce fichier est sûrement le meilleur moyen de protéger les ayants droit.

Toutefois, nous regrettons que, six mois avant le transfert à la Caisse des dépôts et consignations des avoirs non réclamés, l'information des ayants droit connus ou du titulaire du compte inactif qui n'est pas considéré comme décédé ne soit pas plus affirmée.

Nous regrettons également que la mention expresse, dans la proposition de loi, des coffres-forts et de l'obligation de contrôle régulier par l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution des obligations pesant sur les assureurs – mention que notre collègue Philippe Adnot avait proposée par voie d'amendement – ait été supprimée.

Cela dit, nous avons le temps d'y réfléchir, et l'adoption d'un amendement à un prochain texte permettra peut-être de régler le problème. En effet, la précision, dans notre corpus législatif, de ces obligations, assorties de sanctions en cas de manquement, aurait été utile, ne serait-ce qu'au regard du constat dressé par la Cour des comptes, qui s'est indignée, il faut le dire, du non-respect desdites obligations par les établissements d'assurance ou bancaires.

Du point de vue des intérêts financiers de l'État, l'extension de la prescription trentenaire aux coffres-forts inactifs, proposée par le Sénat, a été confirmée par la CMP. Si les membres de la commission des finances ont eu quelque difficulté à entrer dans le sujet,...

M. Michel Sapin, ministre. C'est logique quand il s'agit de coffres-forts ! (*Sourires.*)

M. Francis Delattre. ... nous nous sommes rendu compte que, dans la pratique, un certain nombre de coffres-forts n'étaient pas utilisés. Il est normal que, après dix ans sans aucun mouvement sur le compte, et dès lors qu'un impayé aura été relevé pour les frais de location, on puisse s'interroger sur le sort de ces coffres-forts en déshérence.

Vingt ans après le dernier impayé, si le titulaire ou l'ayant droit n'a pas été retrouvé et à l'expiration d'un nouveau délai de six mois utile à la recherche ultime des ayants droit, le coffre pourra être ouvert et son contenu vendu ou liquidé au bénéfice de l'État. Combien cette disposition va-t-elle rapporter à l'État dans les prochaines années ? Il s'agit là d'une véritable inconnue, y compris pour ceux qui ont travaillé sur ce texte.

Nous le voyons, sans entrer dans le détail des mesures, l'essentiel de l'équilibre du texte a été préservé, et une grande partie des avancées votées au Sénat a été retenue par la commission mixte paritaire.

Cet accord entre les deux chambres, sur des enjeux qui ne sont pas négligeables au regard du contexte actuel, n'est pas fortuit : les milliards d'euros éventuels de fonds dormants non réclamés dans les comptes bancaires, contrats d'assurance vie et coffres-forts en déshérence seront soit bien utiles aux finances publiques, soit réinjectés dans l'économie par des ayants droit qui auront été activement recherchés.

Monsieur le ministre, nous souhaitons la levée de tous les obstacles juridiques qui pesaient encore sur le texte élaboré par la commission mixte paritaire. Vous venez de le faire, et nous nous en réjouissons.

Pour les raisons que nous avons largement évoquées, tant lors de l'examen du texte au sein de la commission que dans cet hémicycle en première lecture, notre groupe votera cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte élaboré par la commission mixte paritaire.

Je rappelle que, en application de l'article 42, alinéa 12, du règlement, le Sénat, lorsqu'il examine après l'Assemblée nationale le texte élaboré par la commission mixte paritaire, se prononce par un seul vote sur l'ensemble du texte en ne retenant que les amendements présentés ou acceptés par le Gouvernement.

Je donne lecture du texte élaboré par la commission mixte paritaire :

PROPOSITION DE LOI RELATIVE
AUX COMPTES BANCAIRES
INACTIFS ET AUX CONTRATS
D'ASSURANCE VIE EN
DÉSHÉRENCE

Chapitre I^{er}

COMPTES INACTIFS

Article 1^{er}

(Texte élaboré par la commission mixte paritaire)

- ① Le chapitre II du titre I^{er} du livre III du code monétaire et financier est complété par une section 4 ainsi rédigée :
- ② « Section 4
- ③ « *Comptes inactifs*
- ④ « Art. L. 312-19. – I. – Les établissements de crédit mentionnés au titre I^{er} du livre V ainsi que les établissements de monnaie électronique et les établissements de paiement mentionnés au titre II du même livre recensent chaque année les comptes inactifs ouverts dans leurs livres.
- ⑤ « Un compte est considéré comme inactif :
- ⑥ « 1° Soit à l'issue d'une période de douze mois au cours de laquelle les deux conditions suivantes sont remplies :

- 7 « a) Le compte n'a fait l'objet d'aucune opération, hors inscription d'intérêts et débit par l'établissement tenant le compte de frais et commissions de toutes natures ou versement de produits ou remboursement de titres de capital ou de créance ;
- 8 « b) Le titulaire du compte, son représentant légal ou la personne habilitée par lui ne s'est pas manifesté, sous quelque forme que ce soit, auprès de cet établissement ni n'a effectué aucune opération sur un autre compte ouvert à son nom dans les livres de l'établissement.
- 9 « La période de douze mois est portée à cinq ans pour les comptes sur lesquels sont inscrits des titres financiers, les comptes sur livret, les comptes à terme et les comptes sur lesquels sont inscrits des avoirs et dépôts au titre des produits d'épargne mentionnés au titre II du livre II. Lorsque les sommes déposées sur un compte ou les titres inscrits en compte sont indisponibles pendant une certaine période en vertu de dispositions légales, de stipulations contractuelles ou de l'existence d'une sûreté conventionnelle, la période de cinq ans commence à courir au terme de la période d'indisponibilité ;
- 10 « 2° Soit, si son titulaire est décédé, à l'issue d'une période de douze mois suivant le décès au cours de laquelle aucun de ses ayants droit n'a informé l'établissement tenant le compte de sa volonté de faire valoir ses droits sur les avoirs et dépôts qui y sont inscrits.
- 11 « Un compte qui remplit les conditions prévues au 1° en raison de l'application de dispositions légales ou réglementaires ou d'une décision de justice n'est pas un compte inactif au sens du présent article.
- 12 « Pour l'application du 2°, les établissements mentionnés au premier alinéa du présent I mettent en œuvre, dans le respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, des traitements de données personnelles ayant pour finalité la recherche des titulaires décédés de comptes remplissant les conditions prévues au 1°. À cet effet, ils consultent chaque année, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les données figurant au répertoire national d'identification des personnes physiques et relatives au décès des personnes inscrites.
- 13 « Lorsqu'un compte est considéré comme inactif, l'établissement tenant ce compte en informe par tous moyens à sa disposition le titulaire, son représentant légal, la personne habilitée par lui ou, le cas échéant, ses ayants droit connus de l'établissement et leur indique les conséquences qui y sont attachées en application du présent article et de l'article L. 312-20.
- 14 « II. – Les établissements mentionnés au premier alinéa du I du présent article publient, chaque année, chacun pour ce qui le concerne, le nombre de comptes inactifs ouverts dans leurs livres et le montant total des dépôts et avoirs inscrits sur ces comptes.
- 15 « III. – Le montant annuel des frais et commissions de toutes natures prélevés sur les comptes mentionnés aux 1° et 2° du I est plafonné.
- 16 « IV. – Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État.
- 17 « Art. L. 312-20. – I. – Les dépôts et avoirs inscrits sur les comptes inactifs mentionnés à l'article L. 312-19 sont déposés à la Caisse des dépôts et consignations :
- 18 « 1° Pour les comptes inactifs mentionnés au 1° du I du même article L. 312-19, à l'issue d'un délai de dix ans à compter de la date de la dernière opération, hors inscription d'intérêts et débit par l'établissement tenant le compte de frais et commissions de toutes natures, ou à compter de la date de la dernière manifestation du titulaire du compte, de son représentant légal ou de la personne habilitée par lui ou à compter du terme de la période d'indisponibilité mentionnée au dernier alinéa du même 1°. Il est pris en compte la date la plus récente parmi les trois dates mentionnées à la première phrase du présent 1° ;
- 19 « 2° Pour les comptes inactifs mentionnés au 2° du I du même article L. 312-19, à l'issue d'un délai de trois ans après la date du décès du titulaire du compte.
- 20 « Les établissements procédant aux dépôts mentionnés au premier alinéa du présent I publient, chaque année, chacun pour ce qui le concerne, le nombre de comptes dont les dépôts et avoirs sont ainsi déposés et le montant total des dépôts et avoirs ainsi déposés.
- 21 « Les avoirs en instruments financiers sont liquidés par l'établissement tenant le compte, nonobstant toute stipulation contraire, dans les meilleurs délais à l'issue des périodes de dix ans ou de trois ans mentionnées, respectivement, aux 1° et 2° du présent I. Cet établissement ne peut être tenu responsable des effets de la liquidation sur la valeur des avoirs. Le produit de la liquidation est déposé à la Caisse des dépôts et consignations dans les trois mois qui suivent l'expiration des périodes de dix ans ou de trois ans mentionnées, respectivement, aux mêmes 1° et 2° ou, le cas échéant, dans le mois suivant la liquidation effective des titres lorsque la liquidation n'a pu être réalisée, pour des raisons indépendantes de la volonté de l'établissement, dans le délai de trois mois qui lui est accordé pour déposer le produit de cette liquidation à la Caisse des dépôts et consignations. Le titulaire du compte ou ses ayants droit ne peuvent en obtenir le versement qu'en numéraire.
- 22 « Les droits d'associé et les titres financiers mentionnés aux 1 et 2 du II de l'article L. 211-1 non admis aux négociations sur un marché réglementé ou sur un système multilatéral de négociation ne sont ni liquidés, ni déposés à la Caisse des dépôts et consignations.
- 23 « Six mois avant l'expiration du délai mentionné au 1° du présent I, l'établissement tenant le compte informe, par tout moyen à sa disposition, son titulaire, son représentant légal, la personne habilitée par lui ou, le cas échéant, ses ayants droit connus de l'établissement de la mise en œuvre du présent article.
- 24 « II. – Le dépôt, à la Caisse des dépôts et consignations, des sommes déposées sur un compte ou du produit de la liquidation des titres inscrits sur un compte dans les conditions prévues au I entraîne la clôture de ces comptes, nonobstant toute stipulation contractuelle contraire.
- 25 « III. – Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 518-24, les sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations en application du I du présent article et qui n'ont pas été réclamées par leurs titulaires ou par leurs ayants droit sont acquises à l'État à l'issue d'un délai :

- 26 « 1° De vingt ans à compter de la date de leur dépôt à la Caisse des dépôts et consignations en application du 1° du même I ;
- 27 « 2° De vingt-sept ans à compter de la date de leur dépôt à la Caisse des dépôts et consignations en application du 2° dudit I.
- 28 « Jusqu'à l'expiration de ces délais, les sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations sont détenues par celle-ci pour le compte des titulaires ou de leurs ayants droit.
- 29 « IV. – Jusqu'à l'expiration des délais prévus au III du présent article, les établissements mentionnés au premier alinéa du I de l'article L. 312-19 sont tenus de conserver les informations et documents relatifs au solde des comptes à la date du dépôt prévu au I du présent article, à la computation des délais mentionnés au même I et au régime d'imposition applicable, ainsi que les informations et documents permettant d'identifier les titulaires de ces comptes et, le cas échéant, leurs ayants droit. Ces informations et documents sont transmis à la Caisse des dépôts et consignations à sa demande.
- 30 « V. – Pour chaque dépôt correspondant à un compte, le montant des sommes versées par la Caisse des dépôts et consignations à son titulaire ou à ses ayants droit ou acquises par l'État ne peut être inférieur au montant des sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations, diminué, le cas échéant, des versements partiels réalisés par la Caisse des dépôts et consignations en application du III.
- 31 « La Caisse des dépôts et consignations organise, dans le respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, la publicité appropriée de l'identité des titulaires de compte dont les avoirs ont fait l'objet du dépôt mentionné au premier alinéa du I, afin de permettre à ces personnes ou à leurs ayants droit de percevoir les sommes qui ont été ainsi déposées et qui leur sont dues.
- 32 « Les titulaires de compte ou les ayants droit communiquent à la Caisse des dépôts et consignations les informations permettant de vérifier leur identité et de déterminer le montant des sommes qui leur sont dues.
- 33 « Le notaire chargé d'établir l'actif successoral en vue du règlement de la succession pour laquelle il a été mandaté obtient, sur sa demande auprès de la Caisse des dépôts et consignations, la communication des informations détenues par celle-ci en application du IV ainsi que le versement des sommes déposées en application du I, à charge pour lui de les restituer aux ayants droit du titulaire du compte.
- 34 « Le notaire joint à sa demande le mandat l'autorisant à agir au nom des ayants droit.
- 35 « V *bis*. – Un coffre-fort mis à disposition par un établissement de crédit est considéré comme inactif lorsque son titulaire, le représentant légal de ce dernier ou la personne habilitée par lui ou l'un de ses ayants droit ne s'est pas manifesté, sous quelque forme que ce soit, ni n'a effectué aucune opération sur un compte ouvert à son nom dans les livres de l'établissement pendant une durée d'au moins dix ans et que, à l'issue de cette période de dix ans, les frais de location n'ont pas été payés au moins une fois.
- 36 « Lorsqu'un coffre-fort est considéré comme inactif au sens du premier alinéa du présent V *bis*, l'établissement de crédit procède à la recherche du titulaire éventuellement décédé dans les conditions de l'avant-dernier alinéa du 2° du I de l'article L. 312-19. Il informe le titulaire, son représentant légal, la personne habilitée par lui ou, le cas échéant, ses ayants droit connus de l'établissement des conséquences prévues aux troisième et quatrième alinéas du présent V *bis* liées à l'inactivité du coffre-fort en application du présent article. Ces deux opérations de recherche et d'information sont renouvelées tous les cinq ans à compter de la date du premier impayé.
- 37 « À l'expiration d'un délai de vingt ans à compter de la date du premier impayé mentionné au premier alinéa du présent V *bis*, l'établissement est autorisé à procéder à l'ouverture du coffre-fort, en présence d'un huissier de justice qui dresse l'inventaire de son contenu, et, selon les cas, soit à liquider les titres déposés dans le coffre-fort dans les conditions définies au cinquième alinéa du I, soit à faire vendre judiciairement aux enchères publiques les biens déposés dans le coffre-fort. Six mois avant l'expiration de ce délai, il informe, par courrier recommandé et par tout autre moyen à sa disposition, le titulaire, son représentant légal, la personne habilitée par lui ou, le cas échéant, ses ayants droit connus de l'établissement de la mise en œuvre des dispositions du présent alinéa. Le produit de la vente, déduction faite des frais annuels de location impayés, à l'exclusion de toute pénalité et de tout intérêt de retard, et des frais liés à l'ouverture du coffre-fort et à la vente des biens, est acquis à l'État. L'établissement de crédit est autorisé, pour les objets d'une valeur estimée par une personne habilitée pour organiser et réaliser les ventes judiciaires de meubles aux enchères publiques, et inférieure à un seuil fixé par un arrêté du ministre chargé de l'économie, ainsi que pour les objets qui n'ont pu être vendus judiciairement aux enchères publiques après deux tentatives intervenues à six mois d'intervalle, soit à les détruire, soit à les conserver pour le compte du titulaire ou de ses ayants droit, soit, pour les biens pouvant présenter un intérêt culturel ou historique, à les transférer à un service public intervenant dans ces domaines. Dans ce dernier cas, la personne morale dont dépend ce service public devient propriétaire du bien transféré.
- 38 « L'établissement de crédit ne peut être tenu pour responsable des effets de la vente sur la valeur des biens concernés.
- 39 « VI. – Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. »
-
- Chapitre II
- CONTRATS D'ASSURANCE VIE NON RÉCLAMÉS
- Article 4**
(Texte élaboré par la commission mixte paritaire)
- ① I. – La section 1 du chapitre II du titre III du livre I^{er} du code des assurances est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 132-5 est ainsi modifié :
- ③ a) Le dernier alinéa est ainsi modifié :

- ④ – après le mot : « rachat », sont insérés les mots : « et le contrat d'assurance sur la vie ne comportant pas de valeur de rachat dont les bénéficiaires sont des personnes physiques » ;
- ⑤ – le mot : « précise » est remplacé par le mot : « précissent » ;
- ⑥ – les mots : « au plus tard du premier anniversaire » sont supprimés ;
- ⑦ – sont ajoutés les mots et deux phrases ainsi rédigés : « ou, le cas échéant, jusqu'au dépôt de ce capital à la Caisse des dépôts et consignations en application de l'article L. 132-27-2. Les frais prélevés après la date de la connaissance du décès sont plafonnés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. L'assureur ne peut prélever de frais au titre de l'accomplissement de ses obligations de recherche et d'information. » ;
- ⑧ *b)* Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑨ « Pour les contrats d'assurance sur la vie ne comportant pas de valeur de rachat ou de transfert dont les bénéficiaires sont des personnes physiques et pour les contrats comportant une valeur de rachat ou de transfert, la revalorisation, mentionnée à l'avant-dernier alinéa du présent article, de la part du capital garanti en cas de décès dont la valeur en euros a été arrêtée ne peut être inférieure à un taux fixé par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑩ 2° Le II de l'article L. 132-9-3 est ainsi modifié :
- ⑪ *a)* À la première phrase, les mots : « sont autorisés à consulter » sont remplacés par les mots : « consultent chaque année, dans le respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, » ;
- ⑫ *b)* Après le mot : « assurés », la fin de la dernière phrase est ainsi rédigée : « , des souscripteurs et des bénéficiaires décédés des contrats d'assurance sur la vie et des bons ou contrats de capitalisation, à l'exception de ceux au porteur. » ;
- ⑬ 3° Après l'article L. 132-9-3, il est inséré un article L. 132-9-3-1 ainsi rédigé :
- ⑭ « *Art. L. 132-9-3-1.* – Les entreprises d'assurance, les institutions de prévoyance et les unions mentionnées au I de l'article L. 132-9-3 publient chaque année, chacune pour ce qui la concerne, le nombre et l'encours des contrats non réglés. Elles précisent les démarches, le nombre de recherches et le nombre et l'encours des contrats correspondants, qu'elles ont effectuées au cours de l'année en application des articles L. 132-9-2 et L. 132-9-3, ainsi que les sommes dont le versement au bénéficiaire résulte de ces démarches. Elles établissent chaque année, chacune pour ce qui la concerne, un rapport, adressé à leur demande à l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution et au ministre chargé de l'économie, précisant le nombre et l'encours des contrats d'assurance sur la vie et des bons et contrats de capitalisation répondant à des critères fixés par arrêté du ministre chargé de l'économie, dont les capitaux ou les rentes dus n'ont pas été versés au bénéficiaire. » ;
- ⑮ 4° L'article L. 132-22 est ainsi modifié :
- ⑯ *a)* Au début du premier alinéa, les mots : « Pour les contrats dont la provision mathématique est égale ou supérieure à un montant fixé par arrêté du ministre chargé de l'économie, » sont supprimés ;
- ⑰ *b)* Au début du sixième alinéa, les mots : « Pour ces mêmes contrats, » sont supprimés ;
- ⑱ *c)* L'avant-dernier alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑲ « Pour les contrats comportant un terme, l'entreprise d'assurance ou de capitalisation adresse au contractant, un mois avant la date du terme, un relevé d'information spécifique. Ce relevé contient, outre les informations mentionnées aux alinéas précédents, le rappel en caractères très apparents de la date du terme du contrat, et, le cas échéant, de sa prorogation tacite, et du fait que la revalorisation cesse à compter de cette date, sauf stipulation ou disposition contractuelle contraire.
- ⑳ « Le relevé spécifique mentionné à l'alinéa précédent est adressé à nouveau par l'entreprise d'assurance ou de capitalisation au contractant un an après le terme du contrat si le contractant ne s'est pas manifesté depuis le terme. » ;
- ㉑ *d)* Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ㉒ « L'entreprise d'assurance ou de capitalisation communique également au contractant la date d'échéance du contrat. » ;
- ㉓ 5° L'article L. 132-23-1 est ainsi rédigé :
- ㉔ « *Art. L. 132-23-1.* – L'entreprise d'assurance dispose d'un délai de quinze jours, après réception de l'avis de décès et de sa prise de connaissance des coordonnées du bénéficiaire ou au terme prévu pour le contrat, afin de demander au bénéficiaire du contrat d'assurance sur la vie de lui fournir l'ensemble des pièces nécessaires au paiement.
- ㉕ « À réception de ces pièces, l'entreprise d'assurance verse, dans un délai qui ne peut excéder un mois, le capital ou la rente garantis au bénéficiaire du contrat d'assurance sur la vie.
- ㉖ « Plusieurs demandes de pièces formulées par l'entreprise d'assurance ne peuvent concerner des pièces identiques ou redondantes.
- ㉗ « Au-delà du délai prévu au deuxième alinéa, le capital non versé produit de plein droit intérêt au double du taux légal durant deux mois puis, à l'expiration de ce délai de deux mois, au triple du taux légal. Si, au-delà du délai de quinze jours mentionné au premier alinéa, l'entreprise a omis de demander au bénéficiaire l'une des pièces nécessaires au paiement, cette omission n'est pas suspensive du délai de versement mentionné au présent article. » ;
- ㉘ 6° Il est ajouté un article L. 132-27-2 ainsi rédigé :
- ㉙ « *Art. L. 132-27-2.* – I. – Les sommes dues au titre des contrats d'assurance sur la vie et des bons ou contrats de capitalisation qui ne font pas l'objet d'une demande de versement des prestations ou du capital sont déposées à la Caisse des dépôts et consignations à l'issue d'un délai de dix ans à compter de la date de prise de connaissance par l'assureur du décès de l'assuré ou de l'échéance du contrat. Le dépôt intervient dans le mois suivant l'expiration de ce délai. Les sommes dues au titre d'un contrat d'assurance temporaire en cas de décès ne font pas l'objet de ce dépôt lorsque le décès de l'assuré est intervenu antérieurement au 1^{er} janvier 2015.

- 30 « Le dépôt à la Caisse des dépôts et consignations des sommes dues au titre des contrats mentionnés au premier alinéa du présent I et comportant, en tout ou partie, des engagements exprimés en unités de compte mentionnés au second alinéa de l'article L. 131-1 ou affectés à l'acquisition de droits donnant lieu à la constitution d'une provision de diversification s'effectue en numéraire. La valeur de ces engagements ou de ces droits est celle atteinte à l'expiration du délai de dix ans mentionné au premier alinéa du présent I, sauf si les stipulations contractuelles prévoient une date antérieure.
- 31 « Le souscripteur du contrat ou les bénéficiaires des sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations ne peuvent en obtenir le versement qu'en numéraire, nonobstant toute stipulation contraire.
- 32 « Les entreprises d'assurance, les institutions de prévoyance et les unions mentionnées au deuxième alinéa transmettent à la Caisse des dépôts et consignations les informations nécessaires, le cas échéant, au versement des sommes mentionnées au troisième alinéa au souscripteur du contrat ou à ses bénéficiaires.
- 33 « Jusqu'à l'expiration du délai mentionné au III, elles conservent les informations et documents relatifs à l'encours des contrats à la date du dépôt prévu au deuxième alinéa du présent I, à la computation du délai mentionné au premier alinéa et au régime d'imposition applicable, ainsi que les informations et documents permettant d'identifier les souscripteurs et les bénéficiaires de ces contrats. Ces informations et documents sont transmis à la Caisse des dépôts et consignations à sa demande. Elles conservent également les informations et documents permettant d'apprécier qu'elles ont satisfait à leurs obligations en matière de contrats non réglés.
- 34 « Le dépôt des sommes à la Caisse des dépôts et consignations en application du présent I est libératoire de toute obligation pour l'assureur et le souscripteur, à l'exception des obligations en matière de conservation d'informations et de documents prévues à l'avant-dernier alinéa. Ce caractère libératoire n'emporte cependant pas exonération de responsabilité pour les manquements commis antérieurement à ce dépôt.
- 35 « II. – Six mois avant l'expiration du délai mentionné au premier alinéa du I du présent article, les entreprises d'assurance, les institutions de prévoyance et les unions mentionnées au I de l'article L. 132-9-3 informent le souscripteur ou les bénéficiaires du contrat, par tout moyen à leur disposition, de la mise en œuvre du présent article.
- 36 « La Caisse des dépôts et consignations organise, dans le respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, la publicité appropriée de l'identité des souscripteurs des contrats dont les sommes garanties ont fait l'objet du dépôt mentionné au I du présent article, afin de permettre aux souscripteurs ou aux bénéficiaires des contrats de percevoir les sommes qui leur sont dues. Ces derniers communiquent à la Caisse des dépôts et consignations les informations permettant de vérifier leur identité et de déterminer le montant des sommes qui leur sont dues.
- 37 « Le notaire chargé d'établir l'actif successoral en vue du règlement de la succession pour laquelle il a été mandaté obtient, sur sa demande auprès de la Caisse des dépôts et consignations, le versement des sommes déposées en application du I et dues aux ayants droit du défunt, lorsque ces sommes entrent dans l'actif successoral. Le notaire restitue ces sommes aux ayants droit.
- 38 « Le notaire joint à sa demande le mandat l'autorisant à agir au nom des ayants droit.
- 39 « III. – Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 518-24 du code monétaire et financier, les sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations en application du présent article et qui n'ont pas été réclamées par le souscripteur ou leurs bénéficiaires sont acquises à l'État à l'issue d'un délai de vingt ans à compter de la date de leur dépôt à la Caisse des dépôts et consignations.
- 40 « Jusqu'à l'expiration de ce délai, la Caisse des dépôts et consignations détient, pour le compte des souscripteurs ou de leurs bénéficiaires, les sommes qui lui ont été déposées.
- 41 « Pour chaque dépôt correspondant à un contrat d'assurance sur la vie ou à un bon ou contrat de capitalisation, le montant des sommes versées par la Caisse des dépôts et consignations à son souscripteur ou à ses bénéficiaires ou acquises à l'État ne peut être inférieur au montant des sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations diminué, le cas échéant, des versements partiels réalisés par la Caisse des dépôts et consignations en application du présent article.
- 42 « IV. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »
- 43 II. – Le dernier alinéa de l'article L. 132-5 du code des assurances, dans sa rédaction résultant de la présente loi, s'applique à tous les faits générateurs postérieurs à l'entrée en vigueur de la présente loi.
- 44 III. – *(Supprimé)*

Article 5
(Texte élaboré par la commission mixte paritaire)

- 1 I. – La section 1 du chapitre III du titre II du livre II du code de la mutualité est ainsi modifiée :
- 2 1° Le II de l'article L. 223-10-2 est ainsi modifié :
- 3 a) À la première phrase, les mots : « sont autorisés à consulter » sont remplacés par les mots : « consultent chaque année, dans le respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, » ;
- 4 b) Après le mot : « bénéficiaires », la fin de la dernière phrase est ainsi rédigée : « décédés des contrats d'assurance sur la vie et des bons ou contrats de capitalisation, à l'exception de ceux au porteur. » ;
- 5 2° Après le même article L. 223-10-2, il est inséré un article L. 223-10-2-1 ainsi rédigé :
- 6 « Art. L. 223-10-2-1. – I. – Les mutuelles et les unions publient, chaque année, chacune pour ce qui la concerne, le nombre et l'encours des contrats non réglés. Elles précisent les démarches, le nombre de recherches et le nombre et l'encours des contrats correspondants, qu'elles ont effectuées au cours de l'année au titre des deuxième et dernier alinéas de l'article L. 223-10-1 et de l'article L. 223-10-2, ainsi que les sommes dont le versement au bénéficiaire résulte de ces démarches. Elles

établissent chaque année, chacune pour ce qui la concerne, un rapport, adressé à leur demande à l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution et au ministre chargé de l'économie, précisant le nombre et l'encours des contrats d'assurance sur la vie et des bons et contrats de capitalisation répondant à des critères fixés par arrêté du ministre chargé de l'économie, dont les capitaux ou les rentes dus n'ont pas été versés au bénéficiaire. » ;

⑦ 3° L'article L. 223-19-1 est ainsi modifié :

⑧ *aa)* Après le mot : « rachat », sont insérés les mots : « et l'opération d'assurance sur la vie ne comportant pas de valeur de rachat dont les bénéficiaires sont des personnes physiques » ;

⑨ *ab)* Le mot : « précise » est remplacé par le mot : « précisent » ;

⑩ *a)* Les mots : « au plus tard du premier anniversaire » sont supprimés ;

⑪ *b)* Sont ajoutés les mots et trois phrases ainsi rédigées : « ou, le cas échéant, jusqu'au dépôt de ce capital à la Caisse des dépôts et consignations en application de l'article L. 223-25-4. Pour les contrats d'assurance sur la vie ne comportant pas de valeur de rachat ou de transfert dont les bénéficiaires sont des personnes physiques et pour les contrats comportant une valeur de rachat ou de transfert, la revalorisation de la part du capital garanti en cas de décès dont la valeur en euros a été arrêtée ne peut être inférieure à un taux fixé par décret en Conseil d'État. Les frais prélevés après la date de connaissance du décès sont plafonnés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. La mutuelle ou l'union ne peut prélever de frais au titre de l'accomplissement de ses obligations de recherche et d'information. » ;

⑫ 4° L'article L. 223-21 est ainsi modifié :

⑬ *a)* Après le mot : « adhérent », la fin du premier alinéa est supprimée ;

⑭ *b)* Le neuvième alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

⑮ « Pour les contrats comportant un terme, la mutuelle ou l'union adresse au membre adhérent, un mois avant la date du terme, un relevé d'information spécifique. Ce relevé contient, outre les mentions mentionnées aux alinéas précédents, le rappel en caractères très apparents de la date du terme du contrat, et, le cas échéant, de sa prorogation tacite, et du fait que la revalorisation cesse à compter de cette date, sauf stipulation ou disposition contractuelle contraire.

⑯ « Le relevé spécifique mentionné à l'alinéa précédent est adressé à nouveau par la mutuelle ou l'union au membre adhérent un an après le terme du contrat si le membre adhérent ne s'est pas manifesté depuis le terme. » ;

⑰ *c)* Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

⑱ « La mutuelle ou l'union communique également au membre adhérent la date d'échéance de son contrat. » ;

⑲ 5° L'article L. 223-22-1 est ainsi rédigé :

⑳ « *Art. L. 223-22-1.* – La mutuelle ou l'union d'assurance dispose d'un délai de quinze jours, après réception de l'avis de décès et de sa prise de connaissance des coordonnées du bénéficiaire ou au terme prévu pour

l'opération d'assurance, afin de demander au bénéficiaire de l'opération d'assurance sur la vie de lui fournir l'ensemble des pièces nécessaires au paiement.

㉑ « À réception de ces pièces, la mutuelle ou l'union verse, dans un délai qui ne peut excéder un mois, le capital ou la rente garantis au bénéficiaire de l'opération d'assurance sur la vie.

㉒ « Plusieurs demandes de pièces formulées par la mutuelle ou l'union ne peuvent concerner des pièces identiques ou redondantes.

㉓ « Au-delà du délai prévu au deuxième alinéa, le capital non versé produit de plein droit intérêt au double du taux légal durant deux mois puis, à l'expiration de ce délai de deux mois, au triple du taux légal. Si, au-delà du délai de quinze jours mentionné au premier alinéa, la mutuelle ou l'union a omis de demander au bénéficiaire l'une des pièces nécessaires au paiement, cette omission n'est pas suspensive du délai de versement mentionné au présent article. » ;

㉔ 6° Il est ajouté un article L. 223-25-4 ainsi rédigé :

㉕ « *Art. L. 223-25-4.* – I. – Les sommes dues au titre des contrats d'assurance sur la vie et des bons ou contrats de capitalisation qui ne font pas l'objet d'une demande de versement des prestations ou du capital sont déposées à la Caisse des dépôts et consignations à l'issue d'un délai de dix ans à compter de la date de la prise de connaissance par l'assureur du décès de l'assuré ou de l'échéance du contrat. Le dépôt intervient dans le mois suivant l'expiration de ce délai. Les sommes dues au titre d'un contrat d'assurance temporaire en cas de décès ne font pas l'objet de ce dépôt lorsque le décès de l'assuré est intervenu antérieurement au 1^{er} janvier 2015.

㉖ « Le dépôt à la Caisse des dépôts et consignations des sommes dues au titre des contrats mentionnés au premier alinéa du présent I et comportant, en tout ou partie, des engagements exprimés en unités de compte mentionnés au second alinéa de l'article L. 223-2 ou affectés à l'acquisition de droits donnant lieu à la constitution d'une provision de diversification s'effectue en numéraire. La valeur de ces engagements ou de ces droits est celle atteinte à l'expiration du délai de dix ans mentionné au premier alinéa du présent I, sauf si les stipulations contractuelles prévoient une date antérieure.

㉗ « Le membre participant ou les bénéficiaires des sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations ne peuvent en obtenir le versement qu'en numéraire, nonobstant toute stipulation contraire.

㉘ « Les mutuelles et les unions transmettent à la Caisse des dépôts et consignations les informations nécessaires, le cas échéant, au versement des sommes mentionnées au troisième alinéa du présent I au membre participant ou à ses bénéficiaires.

㉙ « Jusqu'à l'expiration du délai mentionné au III du présent article, elles conservent les informations et documents relatifs à l'encours des contrats à la date du dépôt prévu au deuxième alinéa du présent I, à la computation du délai mentionné au premier alinéa et au régime d'imposition applicable, ainsi que les informations et documents permettant d'identifier les membres participants et les bénéficiaires de ces contrats. Ces informations et documents sont transmis à la Caisse des dépôts et consignations à sa demande. Elles conservent également

les informations et documents permettant d'apprécier qu'elles ont satisfait à leurs obligations en matière de contrats non réglés.

- 30 « Le dépôt des sommes à la Caisse des dépôts et consignations en application du présent I est libératoire de toute obligation pour les mutuelles et les unions et les membres participants, à l'exception des obligations en matière de conservation d'informations et de documents prévues à l'avant-dernier alinéa. Ce caractère libératoire n'emporte cependant pas exonération de responsabilité pour les manquements commis antérieurement à ce dépôt.
- 31 « II. – Six mois avant l'expiration du délai mentionné au premier alinéa du I du présent article, les mutuelles et les unions informent le membre participant ou les bénéficiaires du contrat, par tout moyen à leur disposition, de la mise en œuvre du présent article.
- 32 « La Caisse des dépôts et consignations organise, dans le respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, la publicité appropriée de l'identité des membres participants des contrats dont les sommes garanties ont fait l'objet du dépôt mentionné au I du présent article, afin de permettre aux membres participants ou aux bénéficiaires des contrats de percevoir les sommes qui leur sont dues. Ces derniers communiquent à la Caisse des dépôts et consignations les informations permettant de vérifier leur identité et de déterminer le montant des sommes qui leur sont dues.
- 33 « Le notaire chargé d'établir l'actif successoral en vue du règlement de la succession pour laquelle il a été mandaté obtient, sur sa demande auprès de la Caisse des dépôts et consignations, le versement des sommes déposées en application du I et dues aux ayants droit du défunt, lorsque ces sommes entrent dans l'actif successoral. Le notaire restitue ces sommes aux ayants droit.
- 34 « Le notaire joint à sa demande le mandat l'autorisant à agir au nom des ayants droit.
- 35 « III. – Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 518-24 du code monétaire et financier, les sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations en application du présent article et qui n'ont pas été réclamées par le membre participant ou leurs bénéficiaires sont acquises à l'État à l'issue d'un délai de vingt ans à compter de la date de leur dépôt à la Caisse des dépôts et consignations.
- 36 « Jusqu'à l'expiration de ce délai, la Caisse des dépôts et consignations détient, pour le compte des membres participants ou de leurs bénéficiaires, les sommes qui lui ont été déposées.
- 37 « Pour chaque dépôt correspondant à un contrat d'assurance sur la vie ou à un bon ou contrat de capitalisation, le montant des sommes versées par la Caisse des dépôts et consignations à son membre participant ou à ses bénéficiaires ou acquises à l'État ne peut être inférieur au montant des sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations diminué, le cas échéant, des versements partiels réalisés par la Caisse des dépôts et consignations en application du présent article.
- 38 « IV. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

- 39 II. – La deuxième phrase de l'article L. 223-19-1 du code de la mutualité, dans sa rédaction résultant de la présente loi, s'applique à tous les faits générateurs postérieurs à l'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 5 bis
(Texte élaboré par la commission mixte paritaire)

- 1 L'article L. 132-22-1 du code des assurances est complété par une phrase ainsi rédigée :
- 2 « Le montant des frais à l'entrée et sur versement mis à la charge de ce dernier au cours d'une année donnée ne peut excéder 5 % du montant des primes versées cette même année. »

Article 6
(Adoption du texte voté par le Sénat)

- 1 I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :
- 2 1° Après le II *bis* de l'article 125-0 A, il est inséré un II *ter* ainsi rédigé :
- 3 « II *ter*. – La fraction ayant le caractère de produits attachés aux bons ou contrats de capitalisation, ainsi qu'aux produits de même nature, notamment les contrats d'assurance sur la vie, des sommes versées par la Caisse des dépôts et consignations en application des articles L. 132-27-2 du code des assurances et L. 223-25-4 du code de la mutualité est soumise à l'impôt sur le revenu. L'option prévue au II du présent article est applicable dans les conditions d'application en vigueur à la date du dépôt à la Caisse des dépôts et consignations prévu au premier alinéa du I des mêmes articles L. 132-27-2 et L. 223-25-4. » ;
- 4 1° *bis* Le I de l'article 150-0 A est complété par un 5 ainsi rédigé :
- 5 « 5. La fraction ayant le caractère de gain net des sommes versées par la Caisse des dépôts et consignations en application du cinquième alinéa du I de l'article L. 312-20 du code monétaire et financier est soumise à l'impôt sur le revenu. Les conditions d'application du présent 5 sont celles en vigueur à la date du dépôt à la Caisse des dépôts et consignations prévu au premier alinéa du même I. » ;
- 6 2° Après le II de l'article 757 B, il est inséré un II *bis* ainsi rédigé :
- 7 « II *bis*. – Le présent article est applicable aux sommes versées, le cas échéant, par la Caisse des dépôts et consignations en application des articles L. 132-27-2 du code des assurances et L. 223-25-4 du code de la mutualité. » ;
- 8 3° L'article 990 I, tel qu'il résulte de la loi n° 2013-1279 du 29 décembre 2013 de finances rectificative pour 2013, est ainsi modifié :
- 9 a) Après le I *bis*, il est inséré un I *ter* ainsi rédigé :
- 10 « I *ter*. – Le prélèvement prévu au I est applicable aux sommes versées au bénéficiaire par la Caisse des dépôts et consignations en application des articles L. 132-27-2 du code des assurances et L. 223-25-4 du code de la mutualité. » ;

- ⑪ *a bis*) Au premier alinéa du II, après le mot : « assimilés », sont insérés les mots : « ou, dans le cas prévu au I *ter*, par la Caisse des dépôts et consignations, » ;
- ⑫ *b*) (*Supprimé*)
- ⑬ II. – Après l'article L. 181-0 A du livre des procédures fiscales, il est inséré un article L. 181-0 B ainsi rédigé :
- ⑭ « *Art. L. 181-0 B.* – Par dérogation aux articles L. 180 et L. 186 du présent livre, l'administration dispose, pour le contrôle des droits de mutation par décès dus sur les sommes versées par la Caisse des dépôts et consignations en application du V de l'article L. 312-20 du code monétaire et financier et du dernier alinéa du III des articles L. 132-27-2 du code des assurances et L. 223-25-4 du code de la mutualité, d'un droit de reprise qui s'exerce jusqu'à la fin de la troisième année suivant celle de l'enregistrement d'un acte ou d'une déclaration qui révèle suffisamment l'exigibilité de ces droits ou, en l'absence d'un tel acte ou d'une telle déclaration, jusqu'à l'expiration de la sixième année suivant celle du versement de ces sommes. »

.....

Chapitre II *bis*

DISPOSITIONS COMMUNES AUX COMPTES
INACTIFS ET AUX CONTRATS D'ASSURANCE
VIE NON RÉCLAMÉS

Article 7 bis
(Texte élaboré par la commission mixte paritaire)

- ① I. – La section 2 du chapitre III du titre II de la première partie du livre des procédures fiscales est ainsi modifiée :
- ② 1° Le V est complété par un article L. 151 B ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 151 B.* – 1. Le notaire chargé d'établir l'actif successoral en vue du règlement de la succession pour laquelle il a été mandaté demande à l'administration fiscale et obtient de celle-ci la communication des informations détenues par celle-ci en application de l'article 1649 A du code général des impôts, afin d'identifier l'ensemble des comptes bancaires ouverts au nom du défunt.
- ④ « En vue du règlement d'une succession, les ayants droit obtiennent de l'administration fiscale les informations mentionnées au premier alinéa du présent 1.
- ⑤ « 2. Le notaire chargé d'établir l'actif successoral en vue du règlement de la succession pour laquelle il a été mandaté obtient, sur sa demande auprès de l'administration fiscale, la communication des informations détenues par celle-ci en application du I de l'article 1649 *ter* du code général des impôts, afin d'identifier l'ensemble des contrats de capitalisation souscrits par le défunt.
- ⑥ « Le notaire joint à sa demande le mandat l'autorisant à agir au nom des ayants droit.
- ⑦ « 3. Le notaire mandaté par le bénéficiaire éventuel d'un contrat d'assurance sur la vie dont le défunt était l'assuré obtient, sur sa demande auprès de l'administra-

tion fiscale, la communication des informations détenues par celle-ci en application du même I et relatives aux contrats dont le mandant est identifié comme bénéficiaire, à l'exclusion des informations relatives à d'éventuels tiers bénéficiaires.

- ⑧ « Le notaire joint à sa demande le mandat l'autorisant à agir au nom du bénéficiaire éventuel. » ;
- ⑨ 2° Le VII est complété par un 9° ainsi rédigé :
- ⑩ « 9° : Recherche des bénéficiaires d'un contrat d'assurance sur la vie non réclamé
- ⑪ « *Art. L. 166 E.* – Afin de répondre à la demande d'un organisme d'assurance qui recherche le bénéficiaire d'un contrat d'assurance sur la vie conformément au dernier alinéa de l'article L. 132-8 du code des assurances, les organismes professionnels mentionnés au II des articles L. 132-9-3 du même code et L. 223-10-2 du code de la mutualité obtiennent de l'administration fiscale les coordonnées des personnes physiques concernées. »
- ⑫ II. – Dans le cas où le bénéficiaire d'un contrat d'assurance sur la vie est l'ayant droit de l'assuré décédé, l'organisme d'assurance qui a connaissance du décès de ce dernier obtient, sur sa demande, auprès du notaire chargé de la succession, les informations nécessaires à l'identification de cet ayant droit. L'organisme d'assurance joint à sa demande un certificat établissant son obligation vis-à-vis de l'ayant droit du défunt, bénéficiaire du contrat d'assurance sur la vie.
- ⑬ III. – Dans le cadre de la recherche des bénéficiaires d'un contrat d'assurance sur la vie, l'organisme d'assurance qui a connaissance du décès d'un assuré demande auprès de l'autorité compétente une copie intégrale de l'acte de décès. Si mention est portée d'un acte de notoriété, l'organisme d'assurance demande au notaire qui a établi ce dernier de lui adresser les informations mentionnées au II.

Article 7 ter
(Adoption du texte voté par le Sénat)

Au premier alinéa de l'article L. 518-15-3 du code monétaire et financier, après les mots : « activités bancaires et financières », sont insérés les mots : « , dont celles mentionnées à l'article L. 312-20 du présent code, à l'article L. 132-27-2 du code des assurances et à l'article L. 223-25-4 du code de la mutualité ».

Chapitre III

(Suppression conforme de la division et de l'intitulé)

.....

Chapitre IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 9**(Adoption du texte voté par le Sénat)**

- ① Le chapitre VI du titre II du livre I^{er} de la première partie du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1126-1 est ainsi modifié :
- ③ a) Le 2° est abrogé ;
- ④ b) Les 3° et 4° sont complétés par les mots : « et n'ont pas fait l'objet d'un dépôt à la Caisse des dépôts et consignations en application de l'article L. 312-20 du code monétaire et financier et que le titulaire du compte, son représentant légal ou la personne habilitée par lui n'a effectué aucune opération sur un autre compte ouvert à son nom dans le même établissement » ;
- ⑤ c) Le 5° est ainsi modifié :
- ⑥ – après le mot : « vie », sont insérés les mots : « et de bons ou contrats de capitalisation » ;
- ⑦ – les mots : « comportant des valeurs de rachat » sont supprimés ;
- ⑧ – sont ajoutés les mots : « , ni d'un dépôt à la Caisse des dépôts et consignations en application des articles L. 132-27-2 du code des assurances et L. 223-25-4 du code de la mutualité » ;
- ⑨ 2° Au début de l'article L. 1126-3, sont ajoutés les mots : « Sous réserve de l'article L. 312-20 du code monétaire et financier, » ;
- ⑩ 3° Après le mot : « fixées », la fin de l'article L. 1126-4 est ainsi rédigée : « au III de l'article L. 312-20 et au premier alinéa de l'article L. 518-24 du code monétaire et financier et au III des articles L. 132-27-2 du code des assurances et L. 223-25-4 du code de la mutualité. »

.....

Article 11**(Adoption du texte voté par le Sénat)**

- ① L'article 2 de la loi n° 77-4 du 3 janvier 1977 modifiant l'article 189 *bis* du code de commerce concernant la prescription en matière commerciale est ainsi modifié :
- ② 1° Les deux premiers alinéas sont supprimés ;
- ③ 2° Le troisième alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Les sociétés ou établissements à caractère commercial peuvent déposer à la Caisse des dépôts et consignations les titres émis par eux et mentionnés à l'article L. 1126-1 du code général de la propriété des personnes

publiques lorsqu'il s'est écoulé plus de dix ans sans réclamation des titulaires depuis le jour où ces derniers ont eu le droit d'en exiger le paiement.

- ⑤ « Ces titres sont détenus par la Caisse des dépôts et consignations, pour le compte de leurs détenteurs, jusqu'à l'expiration du délai prévu au premier alinéa de l'article L. 518-24 du code monétaire et financier. »

Article 12**(Texte élaboré par la commission mixte paritaire)**

- ① I. – Les dépôts et avoirs inscrits sur les comptes inactifs mentionnés à l'article L. 312-19 du code monétaire et financier sont versés à l'État si, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un délai de trente ans s'est écoulé :
- ② 1° Pour les comptes inactifs mentionnés au 1° du I du même article, depuis la date de la dernière opération, hors inscription d'intérêts et débit par l'établissement tenant le compte de frais et commissions de toute nature ;
- ③ 2° Pour les comptes inactifs mentionnés au 2° du même I, depuis le décès du titulaire du compte.
- ④ Leur transfert à l'État est effectué, en numéraire, dans l'année qui suit la date d'entrée en vigueur de la présente loi, par les établissements tenant les comptes sur lesquels ils sont inscrits.
- ⑤ Les avoirs en instruments financiers sont liquidés par l'établissement tenant le compte, nonobstant toute stipulation contraire, dans les meilleurs délais. Cet établissement ne peut être tenu responsable des effets de la liquidation sur la valeur des avoirs. Le produit de la liquidation est transféré à l'État dans le mois suivant la liquidation effective des titres lorsque la liquidation n'a pu être réalisée dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi.
- ⑥ Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux droits d'associé et aux titres financiers mentionnés aux 1 et 2 du II de l'article L. 211-1 du code monétaire et financier non admis aux négociations sur un marché réglementé ou sur un système multilatéral de négociation.
- ⑦ I *bis*. – Les dépôts et avoirs inscrits sur les comptes inactifs mentionnés à l'article L. 312-19 du code monétaire et financier sont déposés à la Caisse des dépôts et consignations, dans les conditions prévues à l'article L. 312-20 du même code, si, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi :
- ⑧ 1° Pour les comptes inactifs mentionnés au 1° du I de l'article L. 312-19 dudit code, un délai compris entre dix ans et trente ans s'est écoulé depuis la date de la dernière opération, hors inscription d'intérêts et débit par l'établissement tenant le compte de frais et commissions de toute nature ;
- ⑨ 2° Pour les comptes inactifs mentionnés au 2° du même I, un délai compris entre trois ans et trente ans s'est écoulé depuis le décès du titulaire du compte.
- ⑩ Le dépôt à la Caisse des dépôts et consignations est effectué, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi, par les personnes tenant les comptes sur lesquels ils sont inscrits.

- ⑪ Par dérogation au III de l'article L. 312-20 du même code, les sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations et qui n'ont pas été réclamées par leurs titulaires ou leurs ayants droit sont acquises à l'État à l'issue d'un délai de trente ans à compter des événements mentionnés aux 1° et 2° du présent I *bis*.
- ⑫ I *ter*. – Lorsqu'à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, le titulaire d'un coffre-fort mis à disposition par un établissement de crédit, son représentant légal ou la personne habilitée par lui ne s'est pas manifesté, sous quelque forme que ce soit, pendant une durée de plus de trente ans et que les frais annuels de location ne sont plus acquittés depuis au moins un an, l'établissement de crédit procède à la recherche du titulaire éventuellement décédé dans les conditions de l'avant-dernier alinéa du 2° du I de l'article L. 312-19. Il informe, par courrier recommandé et par tout autre moyen à sa disposition, ce titulaire, son représentant légal, la personne habilitée par lui ou, le cas échéant, ses ayants droit connus de l'établissement, dans un délai de trois mois, et lui indique les conséquences prévues par les deuxième et dernier alinéas du présent I *ter*.
- ⑬ À l'issue d'un délai de six mois à compter de cette opération d'information, l'établissement est autorisé à procéder à l'ouverture du coffre-fort, en présence d'un huissier de justice qui dresse l'inventaire de son contenu, et, selon les cas, soit à liquider les titres déposés dans le coffre-fort dans les conditions définies au cinquième alinéa du I de l'article L. 312-20 du code monétaire et financier, soit à faire vendre judiciairement aux enchères publiques les biens déposés dans le coffre-fort.
- ⑭ Le produit de la vente, déduction faite des frais annuels de location impayés, à l'exclusion de toute pénalité et de tout intérêt de retard, et des frais liés à l'ouverture du coffre-fort et à la vente des biens, est acquis à l'État. L'établissement de crédit est autorisé, pour les objets d'une valeur estimée par une personne habilitée pour organiser et réaliser les ventes judiciaires de meubles aux enchères publiques, et inférieure à un seuil fixé par un arrêté du ministre chargé de l'économie, ainsi que pour les objets qui n'ont pu être vendus judiciairement aux enchères publiques après deux tentatives intervenues à six mois d'intervalle, soit à les détruire, soit à les conserver pour le compte du titulaire ou de ses ayants droit, soit, pour les biens pouvant présenter un intérêt culturel ou historique, à les transférer à un service public intervenant dans ces domaines. Dans ce dernier cas, la personne morale dont dépend ce service public devient propriétaire du bien transféré.
- ⑮ L'établissement de crédit ne peut être tenu pour responsable des effets de la vente sur la valeur des biens concernés.
- ⑯ II. – Les sommes dues au titre des contrats d'assurance sur la vie ou des bons et contrats de capitalisation qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, n'ont pas été réclamées par leurs souscripteurs ou leurs bénéficiaires depuis au moins trente ans à compter de l'échéance du contrat ou de la date du décès de l'assuré sont acquises à l'État.
- ⑰ Leur transfert à l'État est effectué par l'organisme d'assurance dans l'année qui suit la date d'entrée en vigueur de la présente loi.
- ⑱ II *bis*. – Les sommes dues au titre des contrats d'assurance sur la vie ou des bons et contrats de capitalisation qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, n'ont pas été réclamées par leurs souscripteurs ou leurs bénéficiaires depuis au moins dix ans à compter de l'échéance du contrat ou de la date à laquelle l'organisme d'assurance a eu connaissance du décès de l'assuré et, au plus, trente ans à compter du décès de l'assuré ou du terme du contrat sont déposées à la Caisse des dépôts et consignations, dans les conditions prévues à l'article L. 132-27-2 du code des assurances ou à l'article L. 223-25-4 du code de la mutualité.
- ⑲ Le dépôt à la Caisse des dépôts et consignations est effectué par l'organisme d'assurance dans l'année qui suit la date d'entrée en vigueur de la présente loi.
- ⑳ Par dérogation au III des mêmes articles L. 132-27-2 et L. 223-25-4, les sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations et qui n'ont pas été réclamées par leurs souscripteurs ou leurs bénéficiaires sont acquises à l'État à l'issue d'un délai de trente ans à compter du décès de l'assuré ou de l'échéance du contrat.
- ㉑ III. – Six mois avant le transfert à l'État mentionné au premier alinéa des I ou II ou avant le dépôt à la Caisse des dépôts et consignations mentionné au premier alinéa des I *bis* ou II *bis*, l'établissement teneur de compte ou l'assureur informe, par courrier recommandé et par tout autre moyen à sa disposition, les titulaires et souscripteurs, leurs représentants légaux, leurs ayants droit ou les bénéficiaires des comptes ou contrats dont les dépôts et avoirs font l'objet des dispositions prévues aux mêmes alinéas de la mise en œuvre du présent article.
- ㉒ IV. – Dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'établissement teneur de compte ou l'assureur informe les titulaires de comptes et les souscripteurs de contrats d'assurance sur la vie et de bons ou contrats de capitalisation des dispositions prévues, respectivement, aux articles L. 312-20 du code monétaire et financier, L. 132-27-2 du code des assurances et L. 223-25-4 du code de la mutualité.
- ㉓ IV *bis*. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application des I à IV du présent article.
- ㉔ V. – L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution contrôle le respect du présent article.
- ㉕ Elle remet, avant le 1^{er} mai 2016, un rapport au Parlement décrivant, pour les années 2014 et 2015 :
- ㉖ – les actions menées pour contrôler le respect par les organismes d'assurance de leurs obligations de recherche et d'information des souscripteurs et des bénéficiaires de contrats d'assurance sur la vie ou de bons ou contrats de capitalisation, ainsi que de l'obligation de reversement des sommes acquises à l'État en application de l'article L. 1126-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;
- ㉗ – l'évolution de l'encours et du nombre de contrats d'assurance sur la vie et de bons ou contrats de capitalisation non réglés.

Article 12 bis A
(Texte élaboré par la commission mixte paritaire)

- ① La première phrase du II de l'article 43 de la loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation est ainsi rédigée :
- ② « Le I entre en vigueur le 1^{er} juillet 2016. »

Article 12 bis
(Adoption du texte voté par le Sénat)

La Caisse des dépôts et consignations publie chaque année le nombre de dépôts, d'avoirs, de contrats d'assurance sur la vie et de bons ou contrats de capitalisation qui y ont été déposés en application de la présente loi. Elle publie également, pour chacun des produits financiers susmentionnés, le montant déposé au cours de l'année, le montant total des sommes détenues ainsi que le montant versé aux titulaires, aux ayants droit ou aux bénéficiaires au cours de l'année. Elle adresse un rapport annuel au Parlement sur le suivi et la gestion des sommes qu'elle détient au titre de la présente loi.

Article 13
(Texte élaboré par la commission mixte paritaire)

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016, à l'exception des dispositions prévues à l'article 5 *bis* et aux II et III de l'article 7 *bis* qui entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2015.

M. le président. Nous allons maintenant examiner les amendements déposés par le Gouvernement.

Article 1^{er}

M. le président. L'amendement n° 1, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 18, première phrase

Après le mot :

natures

insérer les mots :

ou versement de produits ou remboursement de titres de capital ou de créance

La parole est à M. le ministre.

M. Michel Sapin, ministre. Il s'agit de l'un des quatre amendements de coordination déposés par le Gouvernement.

Ces amendements, dont les dispositions résultent, notamment du travail, scrupuleux des services du Sénat et de l'Assemblée nationale, visent à permettre une lecture fluide de l'ensemble du texte.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Marc, rapporteur. La commission est favorable à l'amendement n° 1, comme aux trois autres amendements de coordination présentés par le Gouvernement.

M. le président. Le vote est réservé.

Article 4

M. le président. L'amendement n° 2, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 19, seconde phrase

Supprimer les mots :

ou disposition

II. – Alinéa 32

Supprimer les mots :

mentionnées au deuxième alinéa

Cet amendement a été défendu et a reçu un avis favorable de la commission.

Le vote est réservé.

Articles 5 à 11

M. le président. Sur les articles 5 à 11, je ne suis saisi d'aucun amendement.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'un de ces articles ?...

Le vote est réservé.

Article 12

M. le président. L'amendement n° 3, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 2 et 8

Compléter ces alinéas par les mots :

ou versement de produits ou remboursement de titres de capital ou de créance

II. – Alinéa 12, seconde phrase

Remplacer les mots :

deuxième et dernier

par les mots :

trois derniers

Cet amendement a été défendu et a reçu un avis favorable de la commission.

Le vote est réservé.

Articles 12 bis A et 12 bis

M. le président. Sur les articles 12 *bis* A et 12 *bis*, je ne suis saisi d'aucun amendement.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'un de ces articles ?...

Le vote est réservé.

Article 13

M. le président. L'amendement n° 4, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Compléter cet article par les mots :

et à l'exception de l'article 12 bis A qui entre en vigueur au lendemain de la publication de la présente loi

Cet amendement a été défendu et a reçu un avis favorable de la commission.

Le vote est réservé.

Personne ne demande la parole?...

Conformément à l'article 42, alinéa 12, du règlement, je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi dans la rédaction résultant du texte élaboré par la commission mixte paritaire, modifié par les amendements précédemment adoptés par le Sénat.

(La proposition de loi est adoptée définitivement.)

M. le président. Je constate que la proposition de loi a été adoptée à l'unanimité des présents.

11

COMMUNICATION RELATIVE À UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi tendant au développement, à l'encadrement des stages et à l'amélioration du statut des stagiaires est parvenue à l'adoption d'un texte commun.

12

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 4 juin 2014, à quatorze heures trente et le soir :

Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à l'économie sociale et solidaire (n° 544, 2013-2014) ;

Rapport de M. Marc Daunis, fait au nom de la commission des affaires économiques (n° 563, 2013-2014) ;

Avis de M. Alain Anziani, fait au nom de la commission des lois (n° 565, 2013-2014) ;

Texte de la commission (n° 564, 2013-2014).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-deux heures cinq.)

Le Directeur du Compte rendu intégral

FRANÇOISE WIART

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu..... 1 an	203,70
33	Questions..... 1 an	150,80
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu..... 1 an	183,10
35	Questions..... 1 an	109,40
85	Table compte rendu..... 1 an	38,70

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 17 décembre 2013 publié au *Journal officiel* du 19 décembre 2013

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Accueil commercial : **01-40-15-70-10** – Télécopie abonnement : **01-40-15-72-75**

Prix du numéro : 3,80 €