

**LUNDI 11 FÉVRIER 2013**

**Infrastructures et services de transports**  
*(Procédure accélérée)*

## SOMMAIRE

<b>QUESTIONS PRIORITAIRES DE CONSTITUTIONNALITÉ.....</b>	<b>1</b>
<b>RAPPEL AU RÈGLEMENT .....</b>	<b>1</b>
Mme Nathalie Goulet	1
<b>INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS (Procédure accélérée) .....</b>	<b>1</b>
<b><i>Discussion générale</i></b>	<b>1</b>
M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche	1
M. Roland Ries, rapporteur de la commission du développement durable.	2
Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur pour avis de la commission des finances	3
M. Vincent Capo-Canellas	4
M. Jean-Pierre Chevènement	4
M. Ronan Dantec	5
Mme Mireille Schurch	5
M. Francis Grignon	6
M. Michel Teston	6
M. Alain Bertrand	7
M. Jean Bizet	7
M. Jean-Jacques Filleul	8
Mme Odette Herviaux	8
M. Jean-Luc Fichet	8
M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué	9
<b><i>Discussion des articles</i></b>	<b>10</b>
Articles additionnels	10
Article 2	12
Article 3	12
Mme Mireille Schurch	12
Articles additionnels	12
Article 5	13
Mme Mireille Schurch	13
Article 6	14
Articles additionnels	14

## SÉANCE du lundi 11 février 2013

58<sup>e</sup> séance de la session ordinaire 2012-2013

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-CLAUDE CARLE,  
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :  
M. JEAN DESESSARD, M. GÉRARD LE CAM.

*La séance est ouverte à 16 heures.*

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

### Questions prioritaires de constitutionnalité

**M. le président.** – M. le président du Conseil constitutionnel a communiqué au Sénat, par courrier en date du vendredi 8 février 2013, une décision sur quatre questions prioritaires de constitutionnalité portant sur le paragraphe II de l'article 6 de la loi n° 2011-1898 du 20 décembre 2011.

### Rappel au Règlement

**Mme Nathalie Goulet.** – Mon rappel se fonde sur l'article 29 de notre Règlement. Nous avons assisté à un naufrage alimentaire sinon sanitaire avec l'affaire *Findus*. Plutôt que de multiplier les contrôles tatillons dans nos cantines, nous ferions mieux de regarder de plus près ce qu'il se passe dans les abattoirs. Sans endosser la marinière de M. Montebourg, je propose que la Conférence des présidents organise un débat sur la sécurité alimentaire ; je demande en outre la création d'une commission d'enquête sénatoriale sur ce sujet, qui ne manquera pas d'intéresser nos commissions de l'économie, des affaires européennes, notre groupe de travail sur l'élevage et, plus généralement, tous ceux qui ne sont pas végétariens...

**M. le président.** – Acte vous est donné de ce rappel au Règlement.

### Infrastructures et services de transports (Procédure accélérée)

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi portant diverses dispositions en

matière d'infrastructures et de services de transports (procédure accélérée).

### Discussion générale

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.** – Je vous présente avec un vrai plaisir ce texte qui comporte 25 articles. Malgré les apparences, il n'est pas seulement technique. Il poursuit une ambition politique : mieux protéger les salariés, réduire les impacts environnementaux du transport et mettre en place une mobilité durable. Sa mesure phare est l'article 7 qui modifie la répercussion de l'écotaxe poids lourds sur les chargeurs. Votée dans la loi de finances initiale pour 2009, cette taxe devait être mise en œuvre en 2011. Applicable à la circulation sur le réseau non payant, elle varie selon la taille et la performance énergétique du véhicule. Elle vise à réduire l'impact environnemental du transport routier, rationaliser à terme celui-ci sur les courtes et moyennes distances et financer les infrastructures nécessaires à une politique intermodale des transports. Il m'incombe de la mettre en œuvre.

Il ne s'agit pas d'une nouvelle taxe qui viendrait alimenter le budget de l'État, mais d'un instrument destiné à accélérer le transfert modal. Dès mon entrée en fonction, je me suis saisi de ce sujet dont j'ai discuté avec les transporteurs. Leur marge est très faible, environ 1,5 % et ils ont accusé une baisse d'activité de 10 % en tonnes par kilomètre en 2012. Il aurait été injuste de leur faire supporter cette taxe. Le décret du 6 mai 2012 pris par le précédent gouvernement, le jour de l'élection présidentielle, avait prévu un dispositif complexe et coûteux qui les aurait pénalisés. Il a été unanimement rejeté.

**M. Jean Bizet.** – Ils vont être servis !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Oui, car la taxe s'appliquera aux chargeurs par un dispositif simple de majoration forfaitaire de la prestation de transport selon un taux établi en fonction de la région de chargement et de déchargement ; son taux, révisable en tant que de besoin, sera fixé par arrêté et inclura les frais de gestion supportés par les entreprises de transport. Il faut agir rapidement pour apaiser le secteur - d'où la procédure accélérée sur ce texte.

Ce texte concerne également le transport fluvial. L'article 12 donne aux collectivités territoriales la possibilité d'intervenir plus rapidement pour évacuer les bateaux qui, stationnant en méconnaissance de la réglementation, font obstacle à la sécurité sur le domaine public fluvial.

Concernant le transport maritime, l'article 15 simplifie la procédure d'intervention des autorités publiques applicable aux navires abandonnés dans les

ports - un vrai problème. L'article 16 clarifie le régime de responsabilité civile en cas de pollution par hydrocarbures. Lors de la catastrophe de l'*Erika*, les tribunaux de commerce avaient appliqué la convention LLMC de 1976.

**Mme Nathalie Goulet.** – En anglais ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Traditionnellement, l'anglais n'est pas bienvenu dans l'enceinte du Parlement mais puisque vous le voulez... *Limitation of liability for maritime claims...* Cette convention était moins protectrice de l'intérêt des victimes que la convention CLC de 1992. L'article transcrit dans le code des transports le principe de la responsabilité du propriétaire en cas de marée noire dans les conditions fixées par cette dernière convention.

L'article 20 renforce les contrôles en mer et augmente les amendes en cas d'infraction à la sécurité maritime.

Au-delà de la sécurité, ce projet de loi est un texte social puisqu'il étend à tous les services maritimes les conditions de travail de l'État d'accueil afin de garantir une concurrence équitable entre les entreprises opérant sur une même ligne dans les eaux intérieures et territoriales françaises.

Ce texte répond à la définition du développement durable : économique, écologique et social. Complet, concret, efficace, il répond aux difficultés rencontrées par les agents économiques du transport et à leur souci de sécurité juridique et économique. Je salue la qualité du travail mené par les rapporteurs. (*Applaudissements à gauche et sur les bancs du groupe UDI-UC*)

**M. Roland Ries, rapporteur de la commission du développement durable.** – Notre commission, qui a examiné ce texte mercredi dernier, est parvenue à un résultat paradoxal : l'abstention générale. Nous débattons donc en séance du texte initial du Gouvernement.

Pourquoi ce résultat est-il paradoxal ? Parce que, toutes tendances confondues, chacun disait le plus grand bien des 25 articles de ce texte, utiles pour des transports plus propres et plus efficaces, assortis de 33 amendements, dont 28 du rapporteur ; et tous s'accordent sur la nécessité de mettre les bouchées doubles pour atteindre les objectifs du Grenelle.

Ce texte ne se contente pas de répondre aux demandes des gens de mer, de faciliter l'action contre les péniches qui gênent la circulation ou les navires abandonnés. Ce qui justifie la procédure accélérée, c'est la mise en œuvre effective de l'écotaxe poids lourds dont les modalités précédemment retenues, terriblement complexes, avaient suscité un rejet unanime du secteur routier.

Alors, pourquoi l'abstention ? Parce que de nombreux amendements ont été adoptés par

l'opposition sénatoriale, alors majoritaire en commission, qui prévoyaient l'exemption de telle catégorie d'usager ou de transport. Le texte étant dénaturé, la majorité en a tiré les conséquences. Prévoir des exemptions, c'était ouvrir la boîte de Pandore et mettre en cause la finalité de cette écotaxe votée, je le rappelle, par l'ancienne majorité...

Nous n'avons pas rejeté le texte du Gouvernement, nous nous sommes abstenus sur ce qu'il était devenu. Il faut le dire et le répéter car la nuance est de taille.

J'en viens au texte. Ses premiers articles concernent le ferroviaire sans empiéter sur la grande réforme à venir. Nous les avons adoptés, sous réserve d'un amendement que je présenterai pour plus de transparence sur les comptes de la SNCF envers les régions.

**Mme Nathalie Goulet.** – Ah !

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Une vieille revendication. Les articles suivants engagent une vraie réforme du transport maritime, très attendue. L'article 15 traite des navires abandonnés dans les ports. Il accélère la déchéance de propriété et clarifie les responsabilités comme la répartition des charges entre les autorités publiques. Il s'agit également, dans ce volet du texte, des conditions faites aux gens de mer, qui subissent la concurrence déloyale de navires immatriculés sous pavillon d'un État européen qui emploient des marins aux conditions des pays pauvres - 525 dollars par mois, peu ou pas de protection sociale. Nos marins paient le défaut d'harmonisation européenne et l'absence de pavillon européen. L'article 23 va aussi loin que les règles européennes nous y autorisent pour appliquer les conditions de travail de l'État d'accueil aux prestations de services maritimes, ce qui inclut par exemple l'installation d'éolienne. Cela répond au but que s'était fixé Mme Didier en présentant une proposition de loi qui n'est jamais venue en discussion.

Enfin, l'article 20 renforce les contrôles à bord et crée une enquête nautique administrative, plus simple que l'enquête judiciaire ; les amendes sanctionnant les infractions aux règles sociales et de sécurité sont alourdies.

Trois articles traitent du transport fluvial et un du vol des hélicoptères de secours au-dessus des agglomérations.

Le cœur de ce texte est l'article 7 relatif à l'écotaxe poids lourds. Si l'empreinte carbone du BTP, de l'industrie ou du logement baisse année après année, celle des transports ne diminue pas. La route continue de gagner des parts de marché, quand le fret ferroviaire a reculé de 15-16 % à 10 %. Preuve que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire n'est pas l'alpha et l'oméga de son développement. L'écotaxe est justement un moyen d'accélérer le report modal. Le dispositif complexe prévu par le décret du

6 mai 2012 n'était pas viable ; chacun en est convenu en commission.

Il nous revient donc d'aller au bout du chemin. Revenons aux principes : lors du Grenelle de l'environnement, nous nous étions engagés à ne pas augmenter les charges des transporteurs dont les marges sont déjà très faibles ; il faut tout faire pour les protéger, étant entendu que les transports doivent contribuer à la transition écologique. Comment ? En prévoyant une majoration forfaitaire que le transporteur appliquera à ses clients chargeurs, quel que soit l'itinéraire emprunté. Son taux sera fixé selon la densité du réseau soumis à taxation : il sera élevé en Alsace, nul en Corse. La répercussion au réel n'était ni viable ni applicable techniquement.

La majoration forfaitaire obligatoire est la condition de l'effectivité de l'écotaxe, j'y insiste, et de son acceptation. Une nouvelle taxe n'est jamais bienvenue, nous faisons toutefois un choix de société en optant pour la solution la moins mauvaise possible : la faire peser sur les donneurs d'ordre.

Le ministère des transports et celui des finances travaillent sur cette taxe depuis cinq ans. L'heure du choix est venue. Notre responsabilité est de protéger les transporteurs. J'ai d'ailleurs proposé que le Gouvernement revienne devant le Parlement dans un an pour faire le point. En revanche, je suis opposé à des exemptions qui se multiplieraient inévitablement et grèveraient les ressources de l'AFITF. N'oublions pas, non plus, que nous œuvrons dans le cadre de directives européennes.

Nous avons fait un bon accueil à ce texte, avec un bémol à l'article 5 sur le déclassement et le reclassement des routes nationales. Monsieur le ministre, nous attendons des précisions sur ce dernier point.

Je recommande l'adoption de ce texte, que la commission n'a pas rejeté, assorti des 28 amendements qui viennent d'être acceptés par la commission et que je présenterai tout à l'heure. *(Applaudissements à gauche)*

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx**, rapporteur pour avis de la commission des finances. – La commission des finances s'est saisie pour avis de l'article 7 pour deux raisons : la répercussion est un élément structurant de l'écotaxe et la traduction du principe « pollueur-payeur » ; ensuite, à cause de la mise en œuvre imminente de cette taxe le 20 juillet prochain. Rappelons que les dispositions ne sont pas fiscales : elles ne remettent en cause ni l'assiette ni le taux ni les modalités de recouvrement de cette taxe à laquelle nous avons consacré une table ronde il y a deux ans.

Votée à l'unanimité avec cinq abstentions, elle figure à l'article 153 de la loi de finances initiale pour 2009. Par rapport au calendrier initial, nous avons deux ans de retard. La volonté politique n'est pas en cause, mais les défis technologiques sont immenses :

800 000 camions, dont 250 000 étrangers sur 15 000 km de réseau routier taxable. D'où le choix d'un système de recouvrement automatisé par géolocalisation et le recours à un partenariat public-privé. L'appel d'offres pour le recouvrement a été remporté par le consortium Ecomouv'. Après quelque onze ans d'exploitation, le système reviendra à l'État, qui ne renonce pas, au contraire de ce qu'ont dit certains, à ses prérogatives régaliennes.

La taxe sera recouvrée sous la responsabilité de la Direction générale des douanes ; un service dédié de 130 agents a été installé à Metz, assurera le contrôle du prestataire privé et se chargera des sanctions en cas de manquements. Le système est complexe ; sera-t-il opérationnel en Alsace le 20 avril et sur tout le territoire le 20 juillet ?

En tout cas, l'expérimentation alsacienne demandée par M. Yves Bur en 2006 pour enrayer le report du trafic en France après l'instauration d'une écotaxe en Allemagne, et qui doit s'engager le 20 avril 2013, ne se justifie plus. D'autant qu'elle obligerait tous les transporteurs à équiper une partie de leur flotte. Mieux vaut une expérimentation nationale à blanc, c'est-à-dire sans perception de la taxe, peut-être dès le mois de juin.

Deuxième raison pour justifier l'abrogation de la taxe alsacienne, l'incertitude quant à une entrée en vigueur de l'écotaxe en juillet. Monsieur le ministre, vous avez-vous-même été très prudent sur ce point en audition. Les professionnels s'inquiètent d'un lancement durant la période estivale... J'ajoute que nos partenaires européens nous observent : l'enjeu industriel n'est pas à négliger.

La presse évoque un report au 1<sup>er</sup> octobre 2013. Cela m'inquiète en tant que rapporteur spécial pour les transports. De fait, cette taxe doit rapporter 1,2 milliard en année pleine, dont 760 millions pour l'AFITF, 160 millions pour les collectivités territoriales propriétaires du réseau taxable et 280 millions pour Ecomouv'. Si sa mise en œuvre était repoussée à octobre, l'AFITF ne recevrait que 70 millions au lieu des 235 millions attendus en 2013. La part de 20 % dévolue à Ecomouv', qui peut paraître importante, se justifie pleinement : l'exploitant a déjà beaucoup investi, tandis que l'État n'a pas encore déboursé un centime.

J'en viens à la vraie question, celle de la répercussion. La répercussion au réel serait un casse-tête, surtout pour les plus petits transporteurs. Certains camions chargent pour plusieurs donneurs d'ordre, rentrent à vide - il faut tenir compte de cette réalité. Le décret du 6 mai 2012, qui avait fait l'unanimité contre lui, a été attaqué par les chargeurs devant le Conseil de l'État ; j'imagine qu'il sera abrogé dès la loi votée. D'où la majoration de prix appliquée quel que soit l'itinéraire emprunté - en quelque sorte déconnectée de l'écotaxe elle-même. Le taux sera fixé selon la densité du réseau taxable dans la région de

chargement et de déchargement. Il restera donc 22 taux pour les transports intrarégionaux et un taux national de 4,4 %. Il intégrera les frais de gestion des transporteurs. Certes, ce système présente des défauts : un forfait reflète toujours imparfaitement la réalité. C'est pourtant le prix de l'efficacité de l'écotaxe. D'ailleurs, les transporteurs estiment que ce texte les protège tout en laissant des marges de négociation avec les donneurs d'ordre.

Je proposerai d'instituer une commission nationale de suivi, comme dans le décret de mai 2012, et de mettre à disposition des transporteurs un outil Internet de simulation de l'écotaxe.

Au bénéfice de ces observations, la commission des finances a donné un avis favorable à l'adoption de ce texte. *(Applaudissements)*

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Ce texte aborde de multiples questions, liées à tous les modes de transport. Je souscris à l'objectif de simplification, mais attention à ce qu'elles ne rendent pas plus complexes certaines procédures. Il reste, ainsi, des inconnues à lever - au point que la commission n'a pu adopter un texte.

Des réformes de fond sont devant nous. Ce texte apporte des réponses techniques, mais il faudra bien en venir à l'essentiel. Trois points font objet de débat, les articles 5, 7 et 23. Je m'interroge sur le déclassement prévu à l'article 5. L'étude d'impact se veut certes rassurante : seuls 250 km de routes seraient concernés, et l'État prendra en charge le coût de remise en état. Notre rapporteur a voulu, par amendement, apporter des garanties complémentaires : nous y sommes favorables. Mais les élus locaux ne sont pas demandeurs, n'ayant pas oublié les conséquences négatives du premier transfert. Notre amendement vise à obtenir un complément d'information. Nous attendons des garanties du ministre : on ne peut pas demander au Parlement de légiférer à l'aveugle.

J'en viens à l'article 7, relatif à l'écotaxe poids lourds. Certes, il fallait avancer, et vous êtes courageux de le faire. Le principe de cette taxe a été acté en 2008. Trois objectifs sont visés : réduire les impacts environnementaux, rationaliser l'usage du réseau routier et financer l'AFITF. La solution proposée auparavant s'avérant inopérante, il fallait sortir de l'ambiguïté et l'on sait selon la célèbre formule du cardinal de Retz qu'on sort souvent de l'ambiguïté à son détriment... Vous proposez une majoration forfaitaire, jugée déroutante par certains mais qui paraît être la moins mauvaise des solutions. La répercussion sur le prix du transport est inévitable. Nos entreprises de transport sont, pour la plupart des PME de moins de dix salariés : il faut les préserver à tout prix. Reste que certains acteurs ne doivent pas rester sur le bord de la route : les déménageurs, ou encore le transport pour les coopératives. Des amendements ont été déposés pour y remédier.

Les transporteurs attendent aussi, monsieur le ministre, des mesures pour être plus compétitifs : l'aide à l'achat de véhicules propres, des allègements de charge et de fiscalité.

Pour l'heure, l'entrée en vigueur de la taxe semble devoir être reportée au 1<sup>er</sup> octobre. Une expérimentation nationale à blanc serait opportune. Et le système demandera à être évalué.

À l'article 23, nous retrouvons un débat qui a beaucoup occupé notre commission : le problème de la concurrence déloyale le long de nos côtes. Il s'agit ici d'imposer les dispositions sociales de notre droit aux personnels des navires effectuant une prestation de services dans nos eaux territoriales. Notre rapporteur a évoqué une disposition audacieuse. Est-elle eurocompatible, monsieur le ministre ? Il est vrai que la démarche mérite d'être tentée. Il faut, dans le même temps, agir au plan européen pour aller vers l'harmonisation sociale.

Le groupe UDI-UC n'est pas opposé à l'adoption de ce texte, sous réserve des aménagements proposés par ses amendements. Les réponses n'ont pu être apportées en commission : il vous revient, monsieur le ministre, de dissiper nos réserves. *(Applaudissements à droite et au centre)*

**M. Jean-Pierre Chevènement.** – L'écotaxe poids lourds, créée par la loi de finances pour 2009 suite au Grenelle, est au cœur de ce texte. Il s'agit d'en préciser les modalités d'application. Cette taxe vise à réduire les impacts environnementaux du transport routier et à financer l'AFITF - à hauteur de un milliard.

Je suis favorable au dispositif que vous proposez. Je plaide pour un programme d'aide à l'achat de camions peu polluants, à l'instar de celui lancé par l'Allemagne, et pour une aide au fret ferroviaire. Puisqu'il est question de l'AFITF, je porterai la revendication des élus bourguignons, alsaciens et francs-comtois : il faut achever la branche est du TGV Rhin-Rhône. Le précédent président de la République s'y était engagé. Une convention d'intention a été signée en janvier 2012, qui prévoyait le démarrage des travaux en 2014 au plus tard.

Les collectivités territoriales se sont mises d'accord sur une clé de répartition. D'abord, le tronçon nord, entre Belfort et Mulhouse, puis le tronçon sud, entre Genlis et Villers-les-Pots. Le montant des travaux est de 850 millions pour le tronçon nord, qui fera gagner 25 minutes entre Strasbourg et Lyon et 20 minutes entre Zurich et Paris. La Commission européenne est prête à financer la deuxième tranche à hauteur de 25 % sur l'enveloppe de 725 millions destinée aux réseaux transeuropéens pour la période 2007-2013. Autant je peux comprendre que les branches sud et ouest soient soumises à la concertation, autant j'insiste pour la branche est. Monsieur le ministre, les engagements de l'État doivent être respectés. Sans que cela préjuge en rien des engagements pris sur la

ligne Paris-Troyes-Chaumont-Vesoul-Belfort, bien entendu...

Pour ce qui est de ce texte, vous pouvez compter, monsieur le ministre, sur le soutien des élus du RDSE. (*Applaudissements sur les bancs du RDSE*)

**M. Ronan Dantec.** – L'article 23 de ce texte est une vraie avancée pour les droits sociaux des gens de mer. Tous les navires fournissant des prestations de services dans les eaux françaises sont visés. Nous nous félicitons de la reprise des propositions de M. Didier et du groupe CRC.

Sur la responsabilité en cas de marée noire, ce texte nous met en conformité avec nos engagements internationaux. Breton né à Brest, j'ai connu le désastre de l'*Amoco Cadiz*. J'y suis donc particulièrement sensible. Il faut, au-delà, encourager la prévention en amont.

C'est évidemment sur l'article 7 que je veux m'attarder. Les taxes écologiques sont un outil pour aller vers la transition énergétique. Lors de la conférence environnementale, François Hollande rappelait que l'écologie n'est pas une punition, ajoutant qu'il faut non seulement dissuader les mauvais comportements, mais encourager les mutations. Nous sommes classés vingt-sixième sur vingt-sept en matière de fiscalité écologique. Pour rattraper son retard la France devrait engranger une vingtaine de milliards, soit ce que coûte le CICE... Le décret sur l'écotaxe, décidée en 2008, a été publié le 6 mai 2012 seulement. Et il est mort-né. Il fallait y revenir. Le principe de la répercussion est ici retenu. Fervent partisan d'une fiscalité écologique efficace, je tiens que rien ne prendra si l'on crée, sans mauvais jeu de mots, des usines à gaz.

Derrière ce texte, c'est bien le principe du pollueur-payeur que l'on applique : il ne faut pas transiger. Mais veillons à la pédagogie. Deux exemples. Pour le transport sur courte distance, le surcoût sera de quelque 5 000 euros, soit quelques dizaines d'euros par véhicule. Ce sera un moyen d'encourager le report sur le tramway ou les véhicules électriques. Il y a là un vrai défi industriel à relever. Il faut créer un nouveau modèle économique, moins polluant. Deuxième exemple, le transport de transit sur longue distance : il devrait être surtaxé, pour favoriser la recherche d'alternatives. Un report sur le rail modifierait l'équilibre économique du fret ferroviaire. Il faut y songer.

La taxe poids lourds doit financer la politique intermodale. Une part importante de son produit sera versée à l'AFITF. C'est un levier financier primordial, dont on ne peut pas se priver plus longtemps. Voyez le dispositif qu'a retenu l'Allemagne depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour les camions de 12 tonnes circulant sur un réseau de 13 000 km, emprunté à 25 % par des camions étrangers. Les recettes de sa taxe font rêver : 3,6 milliards annuels. Cela change la donne.

Cette taxe doit s'accompagner d'autres mesures, par le développement d'alternatives de qualité : je rejoins Jean-Pierre Chevènement. Nous serons vigilants : les arrêtés annuels fixant le montant de la taxe devront aller crescendo.

La conséquence sur les prix ne sera que de 0,1 à 0,2 %. Ce sera surtout un signal marquant la nécessité d'aller plus loin dans la transition écologique, comme cela s'est passé en Suisse et en Allemagne. Et n'allons pas autoriser après les poids lourds de 44 tonnes, ceux de 25,5 mètres au risque de perdre tous les fruits de l'initiative. Autre problème : le report de trafic sur les autoroutes concédées, qui leur rapporterait 250 à 300 millions. Il faudra songer à augmenter leur redevance de domanialité.

La remise d'un rapport est prévue en 2014, en amont de la discussion budgétaire, ce qui permettra de faire évoluer la taxe si nécessaire. Il faut, dans l'intervalle, poursuivre les discussions avec les concessionnaires d'autoroutes qui doivent contribuer plus au report modal. Le groupe écologiste votera ce projet de loi, dans l'intérêt de nos finances, de nos filières industrielles et de l'environnement : il n'y a aucune raison de s'en priver ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

**Mme Mireille Schurch.** – Un mot de la procédure. Alors que le président de la République s'était engagé à rendre au Parlement le temps nécessaire à un travail de qualité, vous déclarez encore l'urgence. Je le regrette, tant les questions abordées sont complexes.

Ce texte ne constitue pas l'alpha et l'oméga de la politique du transport, mais il a le mérite de clarifier, de renforcer les contrôles et de mettre en œuvre l'écotaxe.

Le transport routier ne devait représenter que 25 % à l'horizon 2025, nous sommes encore loin du compte. Le fret ferroviaire a reculé de 40 % entre 2000 et 2011 et le transport combiné a reculé de 70 %. La route représente donc 94 % de la fabrication de gaz à effet de serre. La possibilité d'utiliser des 44 tonnes, qui dégradent les routes, doit être supprimée.

Certes, l'acheminement routier reste indispensable. Mais le rail et le fleuve pourraient considérablement décharger la route. Le rail, avec les autoroutes ferroviaires, assure la sécurité des trajets, mais demande à être complété par une activité fret de proximité : le wagon isolé recèle un important potentiel de développement. Or, la politique de la SNCF va à rebours.

Il est temps que l'État se réengage. Mêmes arguments pour favoriser le report modal sur le fluvial. Contre le *dumping* social, ce texte va dans le bon sens, puisqu'il renforce les contrôles. Les conditions de travail des routiers sont déplorables, la jurisprudence en témoigne. Les dispositifs fiscaux existants sont très favorables aux transporteurs routiers : il faudrait les remettre sur la table. Les

exonérations de la Taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) coûtent 330 millions au budget de l'État par an. L'écotaxe poids lourds est une réelle avancée. Nous souscrivons au dispositif simplifié proposé, mais à condition que cette écotaxe réponde bien à sa finalité, qui est de financer l'AFITF. Le prélèvement opéré par Ecomouv' nous semble, à cet égard, bien disproportionné. Nous aurions préféré que l'État fasse ce pari de la performance publique, plutôt que le choix d'un partenariat public-privé.

Les articles concernant le secteur maritime - navires abandonnés, marées noires - n'appellent pas d'observations. L'article 18 rétablit l'habilitation des agents des corps maritimes, suite à la fusion des corps des inspecteurs et contrôleurs. Mais le travail à bord des navires est si complexe qu'il justifie une spécialisation, que ne favorise guère la politique de fusion des corps. Les rapports d'inspection insistent sur la nécessité d'une approche cohérente des contrôles.

L'article 23 élargit le champ d'application des conditions sociales à l'ensemble des personnels à bord des navires effectuant des prestations de services dans nos eaux. Il va aussi loin que le permettent les règlements communautaires, qui posent le principe de la libre prestation de services. À quand un pavillon européen, qui nous prémunirait contre tout *dumping* ? Nous avons demandé qu'un rapport d'information soit rendu sur la question du détachement. Nous saluons votre volonté, monsieur le ministre, et voterons ce texte équilibré et courageux. (*Applaudissements sur les bancs CRC*)

**M. Francis Grignon.** – Ce texte est l'occasion de voir comment s'organisent les rapports de force politique autour des questions environnementales. En dépit de considérations parfois électoralistes, la préservation de l'environnement fait l'unanimité : nous nous en félicitons. Même s'il subsiste des antagonismes - sur le nucléaire, en particulier - la prise de conscience est collective. La loi ne se suffit pas à elle-même : la consultation, à l'image de ce que fut le Grenelle, est un préalable indispensable.

Ce texte en offre une traduction modeste. Il s'agit d'apporter des réponses techniques à des situations que notre droit appréhende mal pour l'instant. Certains ajustements juridiques sont politiquement neutres. Ainsi des articles premier et 2 relatifs au ferroviaire. En revanche, l'article 3 témoigne de la volonté d'aller vers la concurrence dans les TER, et je m'en réjouis, car les échéances européennes sont inéluctables.

Les articles 19 et 21 constituent, de même, des ajustements techniques. L'article 5 ? Nous attendons une liste précise des routes déclassées. Davantage de moyens de contrôle sont donnés aux administrations. Je pense à l'article 4, qui doit remédier au vol de câbles SNCF, dont le président Pépy rappelle à chaque réunion du conseil d'administration qu'il lui coûte des dizaines de millions par an. Même chose

pour les dispositions relatives au maritime, qui visent à améliorer la sécurité.

Autres sont les dispositions inspirées par des considérations environnementales. L'article 16, relatif aux marées noires, s'inscrit dans le prolongement du Grenelle et mettra fin à la confusion qui règne dans les tribunaux de commerce, dont certains s'en réfèrent à la convention LLMC de 1976.

J'en viens à l'écotaxe, qui ne saurait se concevoir sans un dispositif de majoration, propre à mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur. Je n'y reviens pas. Reste que le transport de proximité ne saurait se passer de la route : le transporteur routier ne doit donc pas être pénalisé. Mais nos transporteurs, souvent de très petites entreprises, résisteront-ils ?

**M. Jean Bizet.** – C'est là le problème.

**M. Francis Grignon.** – Cette taxe, au regard de considérations environnementales, a toute légitimité, mais trois questions se posent. Celle, tout d'abord, du transporteur de proximité. Conscient de la difficulté qu'il y aurait à différencier en fonction de la longueur du parcours, j'ai déposé un amendement ramenant de 3,5 à 12 tonnes le seuil des poids lourds sur lesquels collecter la taxe. Deuxième problème, l'expérimentation en Alsace. Avec nos collègues alsaciens, j'ai déposé l'amendement alignant le dispositif de la taxe alsacienne sur le dispositif national. Troisième problème, le report sur les routes secondaires non taxées n'interdit pas la répercussion. Comment y remédier ?

Ce texte travaille à améliorer les choses, mais des problèmes demeurent : le groupe UMP se déterminera en fonction du sort qui sera réservé à ses amendements. Je tiens néanmoins à préciser que, au sein du groupe UMP, les élus alsaciens sont très attachés à cette taxe nationale qu'ils ont voulue pourvu que les usagers ne soient pas pénalisés.

**M. Michel Teston.** – Avec la création de la direction de la circulation ferroviaire, s'est posée la question du transfert de compétences exercées par RFF. L'article premier précise que les études techniques seront effectuées, selon le cas, par le titulaire du contrat de concession ou par RFF. Quant à l'article 4, il s'attaque aux vols de cuivre qui coûtent 30 millions et sont à l'origine de la plupart des incidents d'exploitation.

L'article 5 prévoit le déclassement de routes nationales. Les élus ont été échaudés par la loi du 13 août 2004. Nous attendons des précisions sur les sections de route concernées et les garanties apportées par l'État.

Loin de remettre en cause l'écotaxe poids lourds, l'article 7 en améliore le mécanisme de la répercussion. Celui que mettait en place le décret du 6 mai 2012 avait suscité de vives réticences chez les transporteurs.

Monsieur le ministre, vous avez fait le bon choix en optant pour le forfait majoré tout en tenant compte de la situation des régions périphériques comme la Bretagne ainsi que l'Aquitaine et Midi-Pyrénées. À peine trois mois avant l'entrée en vigueur de la taxe sur l'ensemble du territoire, il est peu judicieux de mener en Alsace une expérimentation qui serait trop courte, s'appliquerait seulement aux 12 tonnes et attenterait au principe d'égalité des territoires. D'où notre amendement de suppression.

Comment envisagez-vous de contrôler le percepteur de la taxe ? Quel sera l'impact économique, social et environnemental de cette taxe ? Un rapport s'impose.

En outre, j'ai toujours été contre la privatisation des sociétés d'autoroutes. C'était pire qu'une erreur du gouvernement Villepin, une faute politique. Ces sociétés, qui accumulent des bénéfices de plus d'un milliard par an, ne bénéficieront-elles pas d'un effet d'aubaine avec cette taxe ? Ne faut-il pas prévoir une hausse de la redevance domaniale ?

Le groupe socialiste approuve ce texte et les améliorations apportées par M. Ries. *(Applaudissements à gauche)*

**M. Alain Bertrand.** – Beaucoup de choses ont été dites. Je salue ce texte, nous sommes tous d'accord sur l'écotaxe poids lourds.

Un petit regret, toutefois : on ne favorisera pas le report modal en créant une taxe si on supprime les trains. *(Sourires)* Il faut neuf heures pour aller en train de Mende à Paris. Certains territoires sont dépourvus de TGV, d'autoroutes, d'aéroports.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx,** *rapporteur pour avis.* – Comme la Lozère !

**M. Alain Bertrand.** – Soyons magnanimes : je parle pour tous les territoires ruraux de la République. Encore une fois, on va nous pénaliser alors que les dépenses de carburants y sont plus onéreuses, que les hôpitaux sont plus éloignés. Alors, oui à la taxe mais à condition qu'elle s'inscrive dans une politique cohérente. Avec la taxe, les transporteurs vont préférer les autoroutes à péage ; une évolution à nos dépens.

Il faut prendre au sérieux l'impératif de l'aménagement du territoire inscrit au cœur de notre code. Les habitants de la Haute-Loire et du Tarn, ceux du Cantal et du Jura veulent des transports ; ils attendent plus de solidarité. M. François Hollande a fait des promesses, nous attendons maintenant des preuves d'amour. *(Sourires)* Les collectivités territoriales toucheront 130 millions contre 280 millions pour la société *Autostrade per l'Italia*, cela me choque un peu.

Il est question de considérer la situation périphérique de certains territoires. Où est la

périphéricité de l'Aquitaine ou de la Bretagne, avec leurs grandes villes, leurs autoroutes, leurs aéroports.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx,** *rapporteur pour avis.* – Elles ne sont pas dans la banane bleue... *(Sourires)*

**M. Alain Bertrand.** – Pour la Lozère, qui n'a pas le train, rien ! Ce n'est pas acceptable. Il faut en finir avec une politique d'aménagement faite d'arrangements entre copains - je n'ai pas dit entre coquins... *(Sourires)*

Une France juste, ce sont des infrastructures justes ! *(Applaudissements)*

**M. Jean Bizet.** – La taxe nationale sur les transports routiers, autrement appelée l'écotaxe, a été inscrite dans la loi de finances initiale pour 2009 à la suite du Grenelle. Nous approuvons tous son principe et son objectif environnemental. Je l'ai votée avec conviction, je tiens à le rappeler, considérant que nous devons nous aligner sur nos voisins, comme l'Allemagne, qui l'applique depuis 2005.

Oui, à l'écologie donc, mais à condition de ne pas déséquilibrer notre économie et nos territoires. C'est la position que j'ai toujours défendue, entre autres lors du débat sur le principe de précaution. Lequel ne doit pas, cependant, devenir un principe d'inaction. Je demande qu'il soit assorti d'un principe de compétitivité, qui renforcerait le pacte porté par ce Gouvernement. Je n'aurai pas la cruauté de rappeler que l'actuelle majorité n'avait pas voté la Charte de l'environnement et que les écologistes avaient fui...

En l'état, l'article 7 dénature totalement la taxe poids lourds. Le principe du forfait, détaché du réel, sera source de contentieux entre chargeurs et transporteurs. On s'éloigne de l'approche dite du « signal prix ».

Autre argument, les distorsions de concurrence entre les régions, que ne manqueront pas de susciter les différences de taux, variant de 6,8 centimes à 19,6 centimes.

Selon un célèbre quotidien du grand ouest, la Sica de Saint-Pol-de-Léon a calculé que l'écotaxe représenterait pour elle un surcoût de 4 à 7 millions par an, soit une augmentation de 10 à 20 % du prix des choux-fleurs. Je ne suis pas contre l'écotaxe mais contre son application sans discernement. Pensez aux coopératives et aux grossistes qui travaillent sur de courtes distances dans des zones rurales où n'existe pas d'alternative à la route. Les distributeurs ont consenti des efforts pour rationaliser le transport routier, considérant qu'il vaut mieux un seul camion plus gros qui desserve plusieurs clients que plusieurs camions pour des livraisons individuelles. Or cet article 7 remet en cause le modèle logistique des tournées.

*Idem* pour les coopératives qui impliquent le recours fréquent à la route vu le caractère périssable

des produits transportés. Il y aura inévitablement une distorsion de concurrence entre transporteurs français et étrangers : les étrangers paieront la taxe mais n'appliqueront pas la majoration.

Il est impératif de protéger le secteur routier - c'est bien pourquoi la commission n'a pas adopté de texte - sans quoi, on assistera à la disparition des petits transporteurs *made in France*. Qu'en pense le ministre du redressement productif ?

Pour le dire clairement, oui à la taxe poids lourds, non à son application sans discernement et aux dépens de nos PME et des territoires ruraux.

Je ne voterai donc pas le projet de loi, à moins que vous n'acceptiez nos amendements. (*Applaudissements à droite*)

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Le rapport de Roland Ries a précisé les enjeux de ce texte. L'article 3, conformément à la directive 91-440, précise, pour répondre à la demande de la Commission européenne, la séparation des activités de fournitures de services, autrement dit, celles des activités de gestion de l'infrastructure, soit celles de RFF. Jusqu'où cette directive très libérale, qui prépare l'ouverture à la concurrence des transports régionaux, sera-t-elle appliquée ?

Avec l'article 4, on s'attaque à la recrudescence des vols de câbles, en hausse de 300 % en 2010, selon RFF, pour un coût de 30 millions. D'où la nécessité de renforcer la prévention et les sanctions.

L'article 7 donne tout son sens à ce texte : grâce à l'écotaxe, nous remplissons les objectifs du Grenelle dans le cadre de la directive européenne « Eurovignette ». Son intérêt, qui n'est pas des moindres, sera de financer l'AFITF. J'apprécie, monsieur le ministre, le souci qui a été le vôtre dès votre entrée en fonction, de négocier la répercussion avec la profession. La Fédération nationale des transports routiers de mon département souligne l'intérêt du forfait majoré et son acceptation par les acteurs.

Je m'étonne de la subite angoisse de nos collègues de l'ancienne majorité devant cette taxe qu'ils ont votée, devant la part du produit de cette taxe réservé au prestataire italien du partenariat public-privé, formule qu'ils ont choisie en leur temps.

Cette taxe contribuera au développement du fret ferroviaire quoique beaucoup reste à faire en ce domaine. (*Applaudissements à gauche*)

**Mme Odette Herviaux.** – Ce texte reconnaît les spécificités marines de notre pays, ce dont je me félicite en tant que présidente du groupe Mer et Littoral, et ancien rapporteur du projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer.

Avec l'article 23, le Gouvernement va aussi loin que le droit européen l'y autorise pour des emplois durables et socialement responsables. L'application

des conditions de l'État d'accueil à tous les gens de mer est une bonne chose, à défaut d'un pavillon européen. Même si nous ne pourrions pas faire l'économie d'une stratégie de croissance concertée pour nos ports, l'article 15 apporte une solution bienvenue pour les épaves. Je pense au *Captain Tsarev* à Brest, qui a accumulé 430 000 euros de créances auprès du conseil général, au titre des droits de port.

L'article 20 renforce le contrôle par nos agents des affaires maritimes, dont le ministre a déploré, en commission, le démantèlement. Nous en reparlerons au Conseil national de la mer et du littoral.

Le Grenelle de la mer avait mis en évidence les difficultés d'application des procédures de constitution et de répartition du fonds de limitation de responsabilité incombant aux propriétaires de navire en cas de marée noire. Avec les articles 16 et 17, nous appliquerons enfin la convention de 1992, et non celle de 1976, relative aux pollutions par hydrocarbures. Grâce à quoi, le délai de présentation des créances est porté à trois ans en cas de marée noire, alors qu'il n'est que de trente jours en cas d'incident maritime. En outre, l'obligation d'assurance portera désormais sur tous les navires transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac. Ces mesures, aussi utiles soient-elles, ne règlent pas le cas des navires qui sombrent dans les eaux internationales et y provoquent des marées noires. Malgré le paquet *Erika*, des failles jurisprudentielles demeurent. Soyons plus offensifs ! Le secrétaire général à la mer a tenu des propos encourageants au Salon de la mer. C'est une urgence écologique, mais surtout économique de développer les équipements préventifs, car 20 000 gros transporteurs circulent dans le monde sans disposer d'accès d'urgence aux produits dangereux qu'ils transportent ou tout simplement à leur carburant qui peut approcher les 15 000 tonnes.

La France, qui est la deuxième puissance maritime du monde, doit impulser la mobilisation européenne pour aboutir à l'Organisation maritime internationale. Pourquoi pas un groupe de travail associant les parlementaires ? Pour notre environnement, pour notre économie, nous n'avons pas le droit de rater ces rendez-vous. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Jean-Luc Fichet.** – Engagement du Grenelle, l'écotaxe, instituée par la loi de finances initiale pour 2009, a été revue en 2011. Elle a suscité beaucoup de questions des transporteurs. Inspirée du modèle allemand, elle s'appliquera aux 600 000 camions de plus de 3,5 tonnes circulant sur un réseau routier de 15 000 kilomètres. Le mécanisme proposé a reçu l'accord de la profession, contrairement à l'usine à gaz proposée par l'ancien gouvernement dans le décret du 6 mai 2012. Je me réjouis que le Gouvernement ait eu le courage de supprimer ce décret qui avait fait l'unanimité contre lui. Le forfait ne remet pas en cause le principe contractuel, il donne des armes aux transporteurs dans leurs négociations avec les

donneurs d'ordre. Nous avons entendu les craintes des grossistes, des déménageurs et de coopératives comme la Sica de Saint-Pol-de-Léon.

L'écotaxe ne doit pas pénaliser le développement économique d'une région. Comment pourrait-elle inciter à reporter le trafic de la route vers le rail ou les canaux dans une région comme la Bretagne, qui n'a guère de rail et pas de canaux ? Merci, monsieur le ministre, de me garantir que la situation propre aux régions périphériques sera prise en compte dans l'application de l'écotaxe.

Cette dernière dépendra des agents des douanes, qui ont également en charge de faire respecter le décret de décembre 2012 sur les 44 tonnes. Que pensez-vous du dernier accord passé à leur sujet ?

Passons de la terre à la mer pour finir. Les bateaux de plaisance abandonnés représentent un véritable fléau dont nous avons longuement débattu au Grenelle de la mer. Les pouvoirs publics n'ont que trop tardé à agir. D'où mon amendement à l'article 15 pour élargir la procédure d'expropriation à ce cas de figure. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Riche débat : je reviendrai dans le détail sur les interrogations soulevées au fil de la discussion. C'est la volonté du Gouvernement d'apporter des réponses, comme sur l'écotaxe, dispositif éminemment complexe à mettre en œuvre.

Je remercie Roland Ries pour son adhésion. Nous avançons sur la voie d'une fiscalité écologique : il faut être attentif à ne pas revenir en arrière par des exonérations. L'article 5 relatif aux routes déclassées a suscité beaucoup de questions, nous en reparlerons. Merci enfin de votre soutien aux dispositions maritimes et fluviales.

Merci à Mme Des Esgaulx pour sa mise en perspective. Oui, les difficultés ne manquent pas, mais le Gouvernement a la volonté d'aboutir sans pénaliser les transporteurs routiers, qui sont à 80 % des petites entreprises de moins de dix salariés. Le dispositif, vous l'avez rappelé, est le fruit du Grenelle, et a été voté dans la loi de finances pour 2009 : il est bon de le rappeler à certains, que leur position d'opposants a peut-être libérés... À nous de rendre le dispositif opérationnel. J'évoquerai plus tard la question de sa date d'entrée en vigueur.

M. Capocanellas s'est interrogé sur le principe et les modalités d'application. L'AFITF a besoin de moyens, comme l'a rappelé M. Chevènement... Je reviendrai, monsieur Dantec, sur vos interrogations. Il faut rendre ce dispositif applicable sans tarder : les professionnels ont besoin de réponses. Mme Schurch a évoqué le rapport de la Cour des comptes et abordé la fusion des corps des affaires maritimes. Nous y reviendrons. Elle soutient ce texte, je l'en remercie.

**M. Gérard Longuet.** – *Timeo Danaos et dona ferentes...*

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Merci à M. Grignon d'avoir mis en exergue notre volonté d'assurer la sécurité et d'engager la transition énergétique. Merci à M. Teston de son soutien et de ses questions.

J'ai été touché, monsieur Bertrand, par vos propos sur l'aménagement du territoire. Oui, le report modal est bien un des enjeux de ce texte. Un heureux hasard a voulu que pendant votre intervention un *tweet* me demande de n'oublier ni la Lozère, ni la RN 88... (*Sourires*)

M. Bizet a voté l'écotaxe en 2008. Est-il saisi de remords ? Veut-il effacer un geste involontaire ou contraint ? L'activité des grossistes, le transport local ? Tout cela est contenu dans le texte qu'il a voté autrefois. Il ne s'agit ici que de la répercussion.

Ne doutez pas de notre détermination à protéger les petits transporteurs : eux-mêmes ne s'y trompent pas puisqu'ils nous soutiennent.

**M. Jean Bizet.** – Pas tous !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Sur l'article 5, je serai attentif à rassurer les élus - M. Teston a rappelé que la loi de 2004 les a échaudés.

L'article 7 a suscité de nombreux commentaires : mesures d'accompagnement, calendrier, expérimentation alsacienne ou à blanc sur l'ensemble du territoire... Un texte audacieux, monsieur Capocanellas ? Plutôt que le cardinal de Retz, suivons Danton et son fameux « De l'audace, toujours de l'audace et encore de l'audace ! ». L'apostrophe vaut pour les textes à venir. Les propos de François Hollande ont été ici rappelés : l'écologie n'est pas une punition, et il est temps, comme vous l'avez relevé, de cesser d'être les mauvais élèves de l'Europe. L'argumentation de la redevance domaniale pour les sociétés d'autoroutes ? L'activité d'Ecomouv' ? Nous y reviendrons.

Je remercie M. Filleul d'avoir remarqué mon souci d'engager le dialogue avec les transporteurs. Je répondrai sur les régions périphériques. Les articles ferroviaires ont toute leur importance, même si l'on n'en est pas encore à la grande loi attendue.

Les dispositions ici proposées sont eurocompatibles, nous tenons à être une force de proposition en Europe. Les articles 16 et 18 ne vont pas assez loin ? Nous entendons, madame Herviaux, monsieur Dantec, aller vers une meilleure harmonisation. Nous sommes en train de construire une politique maritime intégrée. L'article 23 est l'expression de ce que nous souhaitons garantir comme cadre à toute politique concurrentielle, qui ne saurait être l'occasion d'un *dumping* social. Mme Schurch a évoqué le pavillon européen, nous y sommes tous favorables, c'est la vraie solution. Nous y travaillons, comme nous travaillons à une Europe de la croissance.

J'espère convaincre, au cours des débats, ceux qui ne le sont pas encore de l'efficacité et de la solidité de ce texte et rassurer sur la préoccupation du Gouvernement d'accompagner nos transporteurs dans la perspective de la transition énergétique. (*Applaudissements à gauche*)

*La discussion générale est close.*

## Discussion des articles

### Articles additionnels

**M. le président.** – Amendement n°92 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Baylet, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

Avant l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. ... - En 2020, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de trente kilomètres ou de trente minutes d'automobile soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservant la capitale sans changement, soit d'un aéroport desservant la capitale. »

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Alain Bertrand.** – Cet amendement restaure le texte de l'article 17 de la loi du 4 février 1995. Toutefois, compte tenu de l'état des lieux et du temps nécessaire pour la construction d'infrastructures, la date retenue est fixée à 2020.

Nos zones rurales doivent être prioritaires en termes d'aménagement du territoire. Cela mérite d'être rappelé, car la loi Voynet l'avait un peu perdu de vue. Nos territoires ruraux n'ont ni aéroport, ni train, ni autoroute. C'est la triple peine ! Des élus pataugent deux heures dans la neige et font dix heures de train avant d'atteindre le Sénat tandis que d'autres y arrivent frais et dispos...

**M. Gérard Longuet.** – Que dire des élus de Saint-Pierre-et-Miquelon ?

**M. Alain Bertrand.** – On ne peut pas tout décider à l'aune des grandes métropoles. C'est une question d'égalité entre les citoyens. C'est cela la République !

**M. le président.** – Amendement n°79 rectifié, présenté par MM. Mézard, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Fortassin et Hue, Mme Laborde et MM. Mazars, Plancade, Requier, Tropeano, Vall et Vendasi.

Avant l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. ... – En 2020, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse. »

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Alain Bertrand.** – Amendement de repli. On ne peut pas ignorer les difficultés que vivent les ruraux, solidaires de toutes les difficultés que vivent les villes : le chômage, l'insécurité, et j'en passe. Aux élus des villes d'être solidaires à leur tour !

La solidarité doit aller dans les deux sens. Les ruraux, eux aussi, aiment et ont besoin de la République.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Les grandes villes sont solidaires. Malheureusement, je doute que vos amendements soient opérationnels en 2020. Vous témoignez une confiance bien revigorante dans le pouvoir de la loi, mais voyez ce qu'il en a été de la loi de 1995 : l'objectif était le même, on est loin de l'avoir atteint. Bien sûr, on ne peut que souscrire à votre objectif d'équilibre dans l'aménagement du territoire, mais la loi seule ne peut y parvenir. Le ministre pourra sans doute nous en dire plus sur les orientations du Gouvernement.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Les amendements sont un cri du cœur. Comment ne pas être sensible à la réalité des territoires, patrimoniale et économique au-delà du folklore réjouissant des richesses festivières, des beaux paysages et des produits du terroir ? Le travail du Gouvernement répondra à vos vœux : rendre accessibles tous les

services au plus grand nombre. Avec, entre autres, la création du ministère de Mme Duflot et du groupe de travail confié à M. Philippe Duron sur le Schéma national des infrastructures de transport (Snit). Une des priorités du Gouvernement est l'amélioration des transports au quotidien. Nous faisons un effort de dotation en ce sens, de même qu'en faveur de la sécurité. L'écotaxe abondera le budget de l'AFITF.

J'entends la force de votre propos, mais la loi ne peut pas tout. En voulant donner de la force à un message, on risque, si la loi perd sa capacité d'être opposable, de l'affaiblir.

**M. Michel Teston.** – Le rapport de la Datar de 2003 constatait l'enclavement de nombreux territoires, éloignés des routes, du rail, du transport aérien. Je comprends que M. Bertrand ait voulu mettre l'accent sur cette situation inacceptable. Mais la réponse qu'il propose n'est pas adaptée. Mieux vaut profiter de la réflexion en cours sur la révision du Snit pour l'orienter vers des mesures en faveur de ces territoires. Une telle inflexion est-elle envisageable, monsieur le ministre ?

**M. Ronan Dantec.** – La lecture de cet amendement me laisse perplexe : l'objectif serait-il atteint que la consommation d'espaces ruraux exploserait !

Faut-il vraiment que tous les territoires soient reliés directement par le rail, la route ou l'air ? C'est une conception de l'aménagement du territoire qui nous ramène à la III<sup>e</sup> République, que de tout orienter sur les grandes métropoles. Il faut mieux prendre en compte les villes moyennes et surtout insister, comme le faisait la loi Voynet, sur le développement endogène des territoires. Sans parler du coût, qui dépasse largement nos moyens.

Cela étant, des territoires sont effectivement désenclavés, avec autoroutes et TGV, et d'autres manquent de tout. Plutôt que de renforcer les offres de mobilité à grande vitesse dans les territoires déjà bien dotés, où elles se font inutilement concurrence - le sujet est d'actualité -, on ferait mieux d'utiliser les crédits disponibles pour interconnecter les villes moyennes et les grandes agglomérations.

**M. Jean Boyer.** – Monsieur le ministre, votre ville a vu naître un grand footballeur, un ministre talentueux, qui manque toutefois d'objectivité... Il faut parler franc. Voilà des années qu'on oublie la France rurale, la France d'en bas, peut-être parce qu'elle compte moins d'électeurs, qu'elle est plus silencieuse parce qu'elle est un peu résignée. Je suis voisin de mon collègue Bertrand, son département est entièrement en ZRR ; le mien compte 22 cantons sur 35 en ZRR. Arrêtons de tirer sur l'ambulance.

Vous avez évoqué, monsieur le ministre, des images d'Épinal. Oui, la France rurale est belle. Dans la Haute-Loire, il y a des vallées splendides, de magnifiques pâturages, mais il y a aussi des hommes

qui ont un idéal et veulent y rester ! (*Applaudissements sur les bancs du RDSE*)

**M. Gérard Longuet.** – Dans la plupart des cantons de mon département, on compte moins de quinze habitants au kilomètre carré. Certains territoires, il est vrai, subissent des contraintes géographiques, historiques et économiques... Certes, ces amendements suscitent une sympathie naturelle. Je pourrais les voter avec quelque malice, nous pourrions avoir une majorité de circonstance... Mais les préoccupations que MM. Bertrand et Boyer font valoir trouveront mieux leur place dans la réflexion d'ensemble confiée à M. Philippe Duron. La Haute Assemblée ne légifère pas sous le coup de l'émotion, ce n'est pas sa tradition. C'est pour moi un motif de ne pas voter ces amendements.

Ce que nous attendons du Gouvernement, c'est qu'il nous dise comment gérer la pénurie. Comment se fait-il que la région la plus riche, l'Île-de-France, soit aussi celle où les péages sont inexistantes, alors que n'importe quel provincial doit payer quand il se déplace dès le premier kilomètre ? Ce que nous attendons de vous, monsieur le ministre, c'est que vous proposiez un calendrier, que nous discutions des priorités, en un temps où il est crucial d'en définir.

Je m'abstiendrai sur les amendements.

**Mme Mireille Schurch.** – Merci à M. Bertrand d'ouvrir ce débat. Le Massif central, que je connais bien, le grand Centre, sont les grands oubliés de l'aménagement du territoire. Au-delà du réseau routier, se pose la question du haut débit, des déserts médicaux et j'en passe. Les amendements ne traitent pas le problème de façon globale. Nous nous abstiendrons.

Le Gouvernement compte un ministère de l'égalité du territoire. Il serait bon qu'il s'y penche. J'appelle la ministre à nous fixer un rendez-vous, pour que l'on avance sur ce grand sujet de l'accès égal aux biens de première nécessité.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Notre première volonté, monsieur le ministre Longuet, a été de saisir une commission de la question de l'équilibre du territoire. L'enclavement vaut pour tous les territoires. Je n'ai jamais vu une région considérer qu'elle était suffisamment bien dotée... Si certaines revendications sont légitimes, n'allons pas encourager le développement de projets tous azimuts. Je n'entends pas intervenir dans les travaux menés sous la houlette de Philippe Duron sur la classification des critères car j'estime qu'il revient à chaque élu d'avoir cette approche, en pleine responsabilité. Je l'ai rappelé devant les préfets en demandant à chaque territoire de fixer ses priorités. Évitions le gâchis d'argent public. Il n'y a pas eu que des réussites dans les projets conduits par le passé. Quand on lance une 2 x 2 voies inutile, on l'échelonne pour faire patienter tel ou tel... et on ne la termine jamais. Ici un rond-point, là un viaduc qui attend désespérément de servir

à quelque chose... J'ai demandé aux préfets d'y être vigilants, pour revenir à plus de réalisme. Il y va de l'efficacité au service de nos concitoyens.

**M. Alain Bertrand.** – Je remercie tous ceux qui se sont exprimés, et qui ont à cœur le développement de nos territoires. Sans doute le véhicule que j'ai choisi n'est-il pas le mieux adapté, mais reconnaissez, pour ma défense, qu'il ne s'agissait pas de demander pour mon département, mais bien d'alerter sur la situation de tous les départements ruraux.

*Les amendements n°s 92 rectifié et 79 rectifié sont retirés.*

*L'article premier est adopté.*

*La séance est suspendue à 20 heures.*

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-CLAUDE CARLE,  
VICE-PRÉSIDENT

*La séance reprend à 22 heures.*

## Article 2

**M. le président.** – Amendement n°2 rectifié *quater*, présenté par MM. Nègre, Beaumont, Bizet, Revet, Leleux, Tandonnet et Capo-Canellas.

Avant l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - La seconde phrase de l'article L. 2121-7 du code des transports est supprimée.

**M. Jean Bizet.** – Le maintien de cette phrase peut exclure l'adhésion à un Groupement européen de coopération transfrontalière (GECT) de la région en cas d'absence d'autorité organisatrice dans la région limitrophe de l'État voisin. Il faut la supprimer.

**M. le président.** – Amendement n°3 rectifié *bis*, présenté par MM. Nègre, Tandonnet et Bizet.

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le groupement fixe en lieu et place de la région les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires qu'elle organise. »

**M. Jean Bizet.** – En soumettant la validité de la constitution d'un GECT au conventionnement avec la SNCF, le texte ajoute au droit existant sans nécessité.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – M. Bizet a raison de vouloir améliorer le service de transport frontalier. Je suis bien placé pour le savoir. Moins de 10 % des travailleurs frontaliers empruntent les transports en commun. Cela dit, ces amendements n'apportent pas la bonne réponse. Pourquoi priver la région, compétente en matière de transport, de la possibilité de créer un GECT ? Nous manquerons d'une Autorité organisatrice de transports (AOT) transfrontalière,

effectivement. Il faut maintenir la référence à la SNCF, seul opérateur sur notre territoire. Avis défavorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Laissons ouverte la possibilité de créer des GECT. Pour les mêmes raisons que le rapporteur, rejet.

**M. Jean Bizet.** – Je suis prêt à retirer cet amendement si l'on me convainc qu'un GECT améliorera la coopération transfrontalière.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Précisément, cet article constitue une garantie de l'engagement du Gouvernement à suivre cette voie.

*L'amendement n°2 rectifié quater est retiré, ainsi que l'amendement n°3 rectifié bis.*

*L'article 2 est adopté.*

## Article 3

**Mme Mireille Schurch.** – Cet article vise à satisfaire l'exigence de séparation comptable entre les activités de gestion et d'exploitation des infrastructures ferroviaires posée par la directive de 1991. Ce code prévoit cette séparation, mais non la publication séparée. Cet article vise donc à éviter un grief bruxellois.

J'en profite pour évoquer mes craintes quant au quatrième paquet ferroviaire, adopté le 30 janvier dernier. La réunification de la grande famille ferroviaire autour d'un grand pôle se heurte à la muraille de Chine érigée par la Commission entre les activités de gestion et d'exploitation. Il faut un moratoire sur les trois premiers paquets ferroviaires et la vigilance sur la révision du règlement Obligation de service public (OSP) avant toute libéralisation accrue du secteur.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Ne préemptons pas le débat européen. Nous serons vigilants quant à ce quatrième paquet et la négociation a déjà apporté certaines inflexions. Nous expliquerons les avantages de notre système et demanderons le respect de certains principes. Vous connaissez la position du Gouvernement, il l'a exposée clairement.

*L'article 3 est adopté.*

## Articles additionnels

**M. le président.** – Amendement n°5 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2141-11 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'activité de transport régional de personnes de la Société nationale des chemins de fer français hors Ile-de-France est identifiée, pour chaque convention, dans les comptes d'exploitation. La Société nationale des

chemins de fer français transmet à l'autorité organisatrice correspondante le compte d'exploitation la concernant. »

**M. Roland Ries.** – Cet amendement clarifie les relations entre les régions et l'opérateur historique. Dans les colloques, j'entends souvent dire : nous payons, mais nous ne savons pas pour quoi. Certes, la SNCF a consenti des efforts en signant un accord de transparence en juillet 2011. Elle présentera des comptes séparés dès juin. Mieux vaut une obligation légale et les régions sauront enfin ce qu'elles paient.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Dès mon entrée en fonction, les présidents de région m'avaient dit leur difficulté à lire les comptes agglomérés de la branche SNCF Proximités. Votre amendement va dans le bon sens. Favorable.

**Mme Nathalie Goulet.** – Je soutiendrai cet amendement avec énergie.

Dans ma belle région, le Paris-Granville fonctionne cahin-caha, à l'insu de son plein gré. Tout dépend des feuilles qui échouent sur la voie, M. Bizet le sait. Les utilisateurs sont bien malmenés alors que la région paie.

*L'amendement n°5 rectifié est adopté et devient un article additionnel.*

*L'article 4 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°90 rectifié *bis*, présenté par MM. Mézard, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mazars, Plancade, Requier, Vall et Tropeano.

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La première phrase du 2° de l'article L. 342-2 du code du tourisme est complétée par les mots : « dont, le cas échéant, celles relatives aux biens financés par l'aménageur ou l'exploitant et non amortis en fin de contrat. »

**M. Jacques Mézard.** – Du fait de l'article 1411-2 du code général des collectivités territoriales, les durées de convention de délégation de service public sont bien longues. Un arrêt du Conseil d'État du 4 juillet 2012, relatif à Chartres métropole, a admis une durée inférieure en cas d'indemnisation, en prenant pour référence le régime juridique applicable aux remontées mécaniques - certes, il n'y en a pas à Chartres. (*Sourires*) Il faut en tirer les conséquences.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Cet amendement améliore la sécurité juridique des délégations de service public à propos des remontées mécaniques, il est bienvenu.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Cette difficulté est bien connue, il faut la résoudre à la suite de l'arrêt du Conseil d'État. Cela dit, la France négocie

à Bruxelles la directive « concession ». Par prudence, ne légiférons pas au moment où nous cherchons à faire prévaloir la position française.

**M. Jacques Mézard.** – Nous devons systématiquement attendre l'Europe ! Cet amendement facilitera utilement les négociations.

**Mme Nathalie Goulet.** – Je le confirme. Nous n'avons pas attendu l'Europe dans la loi de modernisation agricole. Cet amendement renforcera la position française, je le voterai.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Hélas, ce n'est pas le cas. Si vous maintenez l'amendement, rejet.

*L'amendement n°90 rectifié bis est adopté et devient un article additionnel.*

## Article 5

**Mme Mireille Schurch.** – Cet article facilite le déclassement par l'État de routes nationales. Pour l'heure, il est possible par accord ou par décret s'il s'agit d'une nouvelle route ou d'une section modifiant le tracé. La compensation financière prévue pour la remise en l'état de la route doit également comporter une provision pour charge de l'entretien. Sans quoi, ce sera un cadeau empoisonné.

**M. le président.** – Amendement n°6 rectifié *bis*, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéa 3

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« En cas d'avis défavorable dans ce délai, le reclassement d'une route nationale ou d'une section de route nationale ne répondant pas aux critères définis au quatrième alinéa de l'article L. 121-1 peut être prononcé par décret en Conseil d'État.

« Le reclassement donne droit à une compensation financière correspondant aux coûts des travaux nécessaires à sa remise en état, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués à la date du reclassement contradictoirement entre l'État et la collectivité territoriale ou, à défaut d'accord, fixés par décret en Conseil d'État. »

**M. Roland Ries.** – Amendement rédactionnel, de précision et de clarification.

Le terme de « transfert » est remplacé par celui de « reclassement », dans la mesure où ces deux procédures sont distinguées par la loi.

Afin de garantir la compensation financière effective des collectivités, le terme « ouvre droit » est remplacé par celui de « donne droit ». La compensation doit être systématique, malgré l'accord de la collectivité.

Enfin, nous clarifions la procédure contradictoire d'évaluation des coûts nécessaires à la remise en état.

À défaut d'accord de la collectivité concernée, ces coûts seront fixés par décret en Conseil d'État.

Quant aux charges d'entretien, je n'y suis pas hostile mais je ne me fais pas d'illusion.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Puisque le but est de lever les ambiguïtés par des finesses juridiques, avis favorable.

**Mme Mireille Schurch.** – Je voterai cet amendement en regrettant que l'amendement que j'avais déposé ait été déclaré irrecevable.

*L'amendement n°6 rectifié bis est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°55, présenté par M. Capo-Canellas.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le présent article entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Je veux dire ma perplexité devant cet article 5, malgré les explications rassurantes de M. le ministre. Quelle est la consistance du réseau concerné ? Quelle est la position des collectivités territoriales ? Si elles rechignent, il y a des raisons... Mon amendement repousse l'entrée en vigueur de cet article pour légiférer en connaissance de cause.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Cet amendement reflète les inquiétudes des commissaires et des élus locaux concernés. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer la liste des sections concernées dans les plus brefs délais ? Je ne puis donner, en l'attente, qu'un avis de sagesse.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Je souhaite rassurer M. Capo-Canellas. L'objectif n'est pas, comme en 2004, de transférer mais de déléguer des routes qui n'ont plus les caractéristiques de routes nationales. Au total, la liste, transmise à de nombreuses reprises, couvre 251 kilomètres - pas un de plus, pas un de moins - et le tronçon le plus long est de 8 kilomètres. Les collectivités territoriales seront nécessairement informées et consultées. Comme je ne suis pas convaincu de la nécessité de l'amendement, sagesse.

*L'amendement n°55 est adopté.*

*L'article 5, modifié, est adopté.*

## Article 6

**M. le président.** – Amendement n°7, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéa 2

Après les mots :

établissements publics

insérer les mots :

ainsi que des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements

**M. Roland Ries.** – Cet amendement ouvre la possibilité aux collectivités territoriales, à leurs établissements publics et à leurs groupements d'indexer sur le niveau général des prix les rémunérations de leurs cocontractants au titre des contrats de délégation de service public, des contrats de partenariat et des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport. L'article ne la prévoit, dans sa rédaction actuelle, que pour l'État et ses établissements publics. La commission a émis un avis favorable.

*L'amendement n°7, accepté par le Gouvernement, est adopté.*

*L'article 6, modifié, est adopté.*

## Articles additionnels

**M. le président.** – Amendement n°8, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. L'article 285 *septies* du code des douanes est abrogé.

II. En conséquence, le code de la route est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 325-1, les mots : « et 285 *septies* » sont supprimés ;

2° Le I de l'article L. 330-2 est ainsi modifié :

a) Au 11°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 *quinquies* et 285 *septies* » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue aux articles 269 à 283 *quinquies* » et les mots : « ces taxes » sont remplacés par les mots : « cette taxe » ;

b) Au 12°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 *quinquies* et 285 *septies* » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue aux articles 269 à 283 *quinquies* » et les mots : « ces taxes » sont remplacés, deux fois, par les mots : « cette taxe ».

III. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

V. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence,

par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**M. Roland Ries.** – Amendement important, particulièrement pour les Alsaciens ! Il supprime la taxe poids lourds alsacienne. Il était envisagé de faire de cette taxe, instituée en réponse aux reports de trafic engendrés sur le réseau alsacien par la mise en place d'une taxe kilométrique en Allemagne, la *Lastkraftwagen-Maut*, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, une expérimentation préalable à l'instauration de l'écotaxe poids lourds nationale. Plusieurs fois retardée, son entrée en vigueur devrait finalement intervenir trois mois avant la taxe nationale. Outre que, seuls les poids lourds de plus de 12 tonnes en seraient redevables, alors que la taxe nationale concernera les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, une expérimentation sur trois mois n'est guère raisonnable. Cette taxe, qui porte atteinte à l'égalité de nos territoires, ne saurait plus subsister que comme souvenir.

Au-delà même du périmètre alsacien, nombre de transporteurs métropolitains ont souligné les difficultés à distinguer en amont, au sein de leur flotte, les véhicules susceptibles d'être concernés par cette taxe. Une fois n'est pas coutume, alignons l'Alsace sur le reste du pays ! Cela satisferait la demande des élus et des transporteurs alsaciens.

**M. le président.** – Amendement identique n°42 rectifié, présenté par M. Grignon et les membres du groupe UMP.

**M. Francis Grignon.** – Un amendement identique déposé par le parti socialiste et l'UMP, quelle belle majorité ! Que demande le peuple ? Le report du trafic allemand en Alsace en 2005 a provoqué un tollé. Nous avons pu interdire la circulation la nuit, mais non le jour à cause... des hamsters ! Je sais, on a beaucoup parlé du loup qui attaque les moutons mais la présence de ces hamsters paralyse tout développement économique.

La suppression de cette taxe entraînera un manque à gagner de 10 millions pour la région, preuve que nous consentons un effort. Monsieur le ministre, entendez-vous !

**Mme Nathalie Goulet.** – On va vous laisser entre vous !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – La taxe a été votée en 2009. Pour la défaire, il faut passer par une loi de finances.

M. Grignon et M. Ries ont fait preuve d'une belle unanimité. L'expérimentation alsacienne avait été réclamée en son temps ; elle est d'une actualité moins brûlante compte tenu de la création prochaine d'une écotaxe nationale au 1<sup>er</sup> juillet 2013.

Néanmoins, une expérimentation est nécessaire pour sécuriser un dispositif applicable à 10 milliards de

km et à 800 000 poids lourds. À ce jour, je n'ai pas d'alternative. Nous y réfléchissons et le comité de pilotage où siège Ecomouv' se réunira le 18 février, peut-être proposera-t-il une formule plus générale avec une durée plus adaptée. En attendant, à l'inverse de ce que je vous ai dit à propos d'un amendement précédent, bien que plutôt convaincu ici, je ne peux pas approuver ces amendements de suppression. Rejet.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur pour avis.** – La date du 20 juillet est celle qui résulte du contrat de partenariat, non celle de la mise en service qui sera fixée par arrêté. Il y a donc des marges de manœuvre.

La commission des finances soutient totalement ces amendements identiques : objectivement, la taxe alsacienne, qui a deux ans de retard, n'a plus de sens aujourd'hui. Elle présente plus d'inconvénients que de mérite : les transporteurs seront obligés d'équiper leur flotte dans un contexte déjà très tendu.

Sur la forme, j'ai parlé d'abandon, plutôt que de suppression. Nous devons donner toute latitude au Gouvernement pour une expérimentation à blanc. Car Ecomouv' a déjà engagé des investissements sur la taxe alsacienne. Ne mettons pas le doigt dans un engrenage compliqué.

**Mme Nathalie Goulet.** – Je ne suis pas alsacienne, j'essaie de comprendre ce que l'on me demande de voter. Trois mois d'expérimentation ? Quel est l'intérêt quand on sait le retard avec lequel sont pris les décrets ? Abroger une disposition qui n'existe pas est une proposition intéressante.

**Mme Fabienne Keller.** – Quelques mots encore du contexte alsacien. La proposition de M. Bur date de 2006, nous y sommes... quelques années après. La *Maut* de 2005 a entraîné le report du trafic allemand sur l'autoroute française parallèle. L'Alsace était en tête. Et puis, il y a eu le Grenelle de l'environnement. Au risque de fâcher M. le ministre, j'insiste : abrogeons cette taxe tous ensemble.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Je suggère une solution pour ne pas détruire ce beau consensus que le ministre a fendillé : une expérimentation nationale à blanc !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Nous voulons un système sécurisé grâce à une expérimentation à blanc, la plus longue qui soit. Nous en discuterons justement le 18 février avec l'opérateur. Nous héritons d'une situation, Mme Keller l'a dit. Si cette expérimentation avait été lancée en temps et en heure, nous n'en serions pas là. Pour l'instant, laissons place à la négociation. J'ajoute qu'une disposition législative n'est pas nécessaire pour abandonner cette expérimentation alsacienne.

**M. Francis Grignon.** – Je comprends les arguments du ministre, mais la navette va se

poursuivre au-delà du 18 février. En l'état du dossier, on peut voter ces amendements et voir venir.

**Mme Fabienne Keller.** – Très bien !

**M. Roland Ries,** *rapporteur.* – Je partage le souci de Mme Des Esgaulx de laisser au Gouvernement les mains libres pour négocier. Le vote de ces amendements ne devrait pas le gêner. La difficulté ne tient qu'au stade auquel nous sommes dans la négociation. Voter ces amendements constructifs aidera à la faire avancer.

*Les amendements identiques n°8 et 42 rectifié sont adoptés.*

**M. le président.** – Le service de la séance tirera les conséquences de ce vote sur la suite des amendements.

Amendement n°39, présenté par MM. J. Boyer et Roche.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. - Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 *septies* et 285 *septies*.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes les opérations de transport de marchandises réalisées dans les zones de montagne, telles que définies par la loi n° 85 - 30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne et par arrêté interministériel du 6 septembre 1985. »

II. – La perte de recettes pour l'agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Boyer.** – Je vous remercie d'avoir écouté avec émotion le sénateur de Lozère. La loi de 1985 ne visait pas à instaurer des privilèges dans la zone de montagne, mais à gommer des disparités. Dans ces régions il n'y a pas d'alternative au transport routier, ni le rail ni le fleuve. Entendez la France d'en bas, monsieur le ministre !

**M. le président.** – Amendement n°40, présenté par MM. J. Boyer et Roche.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. – Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 *septies* et 285 *septies*.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes les opérations de transport de marchandises réalisées dans des conditions permettant, dans le cadre d'une même rotation du véhicule, de livrer plusieurs destinataires ou d'assurer la collecte auprès de plusieurs expéditeurs, y compris les producteurs laitiers. »

II. – La perte de recettes pour l'agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Boyer.** – La collecte laitière emprunte différentes routes : comment faire une comptabilisation ? Il faudrait se livrer à de fastidieux calculs d'épiciers...

**M. le président.** – Amendement n°45, présenté par M. Revet et les membres du groupe UMP.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269 - Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 *septies* et 285 *septies*.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes, les opérations de transport de marchandises réalisées dans des conditions permettant, dans le cadre d'une même rotation du véhicule, de livrer plusieurs destinataires ou d'assurer la collecte auprès de plusieurs expéditeurs. »

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

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Bizet.** – Mon amendement est voisin. Nous en venons aux difficultés de mise en œuvre de cette taxe au plus près des territoires.

Soyons attentifs aux transports de proximité. Contrairement à ce qui a été dit, je ne regrette pas du tout d'avoir voté cette taxe, mais elle doit s'appliquer à bon escient.

**M. le président.** – Amendement identique n°85 rectifié, présenté par MM. Mézard, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mazars, Plancade, Requier, Tropeano, Vall et Vendasi.

**M. Jean-Claude Requier.** – Cet amendement exonère de l'écotaxe poids lourds les opérations de livraisons de marchandises par des transports de proximité. Afin d'optimiser les trajets, les grossistes distributeurs qui approvisionnent le tissu économique local procèdent à des tournées de livraison. Souvent, ils ne disposent pas d'autre solution que d'utiliser le mode routier, seul mode permettant un maillage fin du territoire. N'allons pas pénaliser les grossistes des territoires qui ne disposent d'aucune alternative à la route.

**M. le président.** – Amendement n°57 rectifié, présenté par MM. Bizet, Cornu et Pointereau.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. – Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 *septies* et 285 *septies*.

« Ne sont toutefois pas soumis à ces taxes, les véhicules de transport de marchandises assurant, dans le cadre d'une même rotation, la livraison de plusieurs destinataires ou la collecte auprès de plusieurs fournisseurs, dans un rayon maximal de 75km autour de leur point de rattachement. »

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Bizet.** – Même esprit. L'écotaxe devrait encourager le modèle de la livraison de proximité et non le pénaliser.

**M. le président.** – Amendement n°47, présenté par M. Houel et les membres du groupe UMP.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. – Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 *septies* et 285 *septies*.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes, les opérations de services dédiées à la préservation de l'environnement telles que les activités d'assainissement, de maintenance industrielle et de collecte des déchets. »

II. – La perte de recettes pour l'agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Michel Houel.** – Les professionnels de l'assainissement, de la maintenance industrielle et des déchets assurent, sur l'ensemble du territoire, des prestations contribuant à la préservation de l'environnement et de la santé publique en utilisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes dotés d'équipements industriels nécessaires à la réalisation des opérations.

Il ne s'agit pas d'entreprises de transport, mais de services, qui ne pourront donc recourir à la répercussion.

**M. le président.** – Amendement n°1 rectifié *bis*, présenté par MM. Détraigne et J. Boyer, Mmes N. Goulet, Férat et Goy-Chavent et MM. J.L. Dupont, Roche, Tandonnet, Vanlerenberghe, Merceron et Dubois.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À l'article 269 du code des douanes, après les mots : « réseau routier » sont insérés les mots : « pour un trajet supérieur à 150 km ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du paragraphe précédent est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**M. Jean Boyer.** – Défendu.

*L'amendement n°33 rectifié bis n'est pas défendu.*

**M. le président.** – Amendement n°58 rectifié bis, présenté par MM. Bizet, Cornu, Pointereau, Revet, Hyst, Doublet, D. Laurent et G. Bailly.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À l'article 269 du code des douanes, après le mot : « routier », sont insérés les mots : « pour un trajet supérieur à 100 km ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Bizet.** – À défaut de vous avoir convaincu, j'espère que le problème de l'écotaxe pourra être abordé différemment.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Peu ou prou ces amendements remettent en cause le mécanisme de l'écotaxe : je ne puis y souscrire, ce serait ouvrir la boîte de Pandore. Je le rappelle, comme l'a fait Mme Des Esgaulx, il s'agit ici, ni plus ni moins, que d'appliquer la taxe votée en 2009. Multiplier ces exonérations, ce serait réduire les recettes en fonction desquelles a été calibrée la subvention d'équilibre de 300 millions à l'AFITF. Sans compter que la plupart de ces demandes sont contraires à la directive Eurovignette puisqu'elles introduiraient des distorsions de concurrence entre les acteurs. Défavorable à l'ensemble.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Le décret du 6 mai 2012, pris dans la précipitation, défiait le bon sens. D'où la nécessité de mettre en place un dispositif sûr, préservant les transporteurs grâce à la

répercussion sur les chargeurs. L'écotaxe poids lourds a été votée unanimement, y compris son champ d'application. Je m'étonne que ceux qui l'ont, en son temps, défendue, viennent ici crier au loup. Le dispositif proposé ne souffre pas d'incertitude. Sa mise en place n'a que trop tardé. Les transporteurs ont besoin d'anticiper. Nous rétablissions de l'égalité dans leur négociation avec les chargeurs.

Les amendements ici présentés remettent en cause le cœur du dispositif, son champ d'application. Les déplacements de moins de 100 km, les livraisons de lait, les transports de bestiaux, les zones de montagne, les véhicules forains... on n'en finira pas, si l'on admet de miter ainsi le dispositif.

L'assujettissement est lié, comme le veut la directive Eurovignette, au type de véhicule, non à l'usage ou au nombre de kilomètres. Je ne puis donc qu'être défavorable à ces amendements. D'autant que si l'on commence à examiner, il faudra multiplier les contrôles. Le dispositif que nous avons retenu est fort, il évite les contentieux et ne fera que renforcer la compétitivité des produits locaux.

J'entends les arguments sur les parcours de proximité. Mais 80 % des transports se font sur moins de 150 km. Les sommes en jeu sont énormes, 450 millions.

Exonérer ces parcours, ce serait mettre à bas le dispositif. Sans compter que les livraisons de proximité peuvent fort bien emprunter le réseau local non taxé. La taxe, rappelons les chiffres, s'appliquera seulement à 0,5 % du réseau local total. Adopter de telles exonérations, ce serait nous ériger en exception européenne et préempter les conclusions des travaux de la commission Duron.

La majoration pour le consommateur ? Mais ce n'est pas plus de 3,74 % sur 2 %. Soit 0,06 % sur la charcuterie élaborée, 0,3 % pour les produits halieutiques. L'argument ne vaut pas.

**Mme Nathalie Goulet.** – Et sur les lasagnes *Findus* ? (*Sourires*)

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Sans revenir sur le sujet de votre demande de commission d'enquête, madame, faut-il une exception pour les zones de montagne ? Mais nous voulons, justement, les protéger. N'allons pas mettre en cause un dispositif voté en 2009 et que nous entreprenons, ici, de sécuriser.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur pour avis.** – Le vote a eu lieu en 2009. Il est normal qu'apparaissent, *a posteriori*, des difficultés que nous n'avions pas vues à l'époque. Je veux ici plaider pour l'amendement n°47 de M. Houel, qui vise les véhicules d'entretien des routes. Ce sont des engins de travaux, pas de transports de marchandises. Seuls les véhicules d'intérêt général prioritaires, telles les voitures de police, de pompiers et de l'armée, bénéficient d'un régime dérogatoire. Mais cela ne

concerne ni les engins, ni les déneigeuses, ni les ambulances !

Cela, c'étaient mes remarques personnelles. En tant que rapporteur, maintenant, je dirai que la commission des finances n'a pas voulu proposer d'amendement de nature fiscale, mais elle serait sensible à ce que le Gouvernement prenne l'engagement de traiter cette question dans la prochaine loi de finances, ainsi que celle du transport de déchets.

**M. Bruno Sido.** – On ne peut laisser tout dire sans rectifier. J'étais le rapporteur du Grenelle. Quel était l'objectif en 2009 ? De favoriser le report modal, nous en avons longuement discuté ; de pénaliser les transports qui évitaient les autoroutes à péage, en particulier les transports de transit, qui engorgent notre réseau. On visait un rayon supérieur aux 300 kilomètres - pas 150, monsieur le ministre ! - dans lesquels se font 80 % des transports routiers. Il ne s'agissait nullement de taxer le transport laitier, les véhicules d'entretien et que sais-je.

Quand nous avons demandé que certaines routes départementales qui servent de routes de transit, soient incluses dans la taxation, l'administration est curieusement restée sourde et l'on change de même régime en passant de la Côte-d'Or à la Haute-Marne. Certains sont de fait protégés, *via* le code de la route : l'armée, les pompiers... On aurait pu allonger cette liste, tout simplement. À défaut, on dévoie la belle idée de 2009, pour ne plus instituer qu'une taxe banale.

**M. Jacques Mézard.** – Je veux revenir sur l'amendement relatif aux zones de montagne. Il ne s'agit pas de remettre en cause la loi, comme nous l'avons fait pour le conseiller territorial, mais de l'améliorer. Comment cette taxe favoriserait-elle l'usage des modes de transports alternatifs dans les zones où les transports ferroviaires sont rares et les aéroports inexistantes, où seule une route, en mauvais état, permet d'apporter les services aux citoyens ? Que faites-vous de l'égalité territoriale ? Vous ne pouvez être sourd à cet appel.

**M. Jean Besson.** – La zone de montagne est bien définie dans la loi de 1985. Une vingtaine de départements sont concernés. Je souhaite moi aussi que l'amendement de M. Boyer soit voté.

**M. Jean Bizet.** – Je m'associe aux propos de M. Mézard et M. Besson. Nous ne divergeons pas sur le dispositif, que nous avons voté en 2009, mais sur les modalités de sa mise en œuvre, qui ne sont pas acceptables en l'état.

Vous vous êtes attachés à protéger les transporteurs qui ont une certaine surface, mais les petits le sont beaucoup moins. Certaines coopératives ne pourront pas répercuter le coût du transport. Et c'est le producteur qui sera pénalisé. Je pense à la Sica de Saint-Pol-de-Léon, que M. Fichet a évoquée aussi : elle ne pourra pas répercuter sur le prix des

produits. Le président de la République n'a-t-il pas souhaité faire de l'agriculture un moteur de croissance ? On va ici la fragiliser.

Ces amendements ne mettent pas en cause la taxe, mais s'emploient à la circonscrire, pour préserver les zones fragiles.

**M. Michel Teston.** – Nous ne sommes appelés ici qu'à examiner le mécanisme de la répercussion, pas à revenir sur ce qui a été voté en 2009. Que resterait-il de l'écotaxe si nous adoptons ces amendements ? Pas grand-chose. Nous voterons contre.

**Mme Mireille Schurch.** – Je comprends les arguments qui ont été exposés. Mais le ministre nous a rassurés en rappelant qu'il ne s'agit que d'une faible part du réseau. Il me semble que dans les zones de montagne, peu de routes doivent être soumises à la taxe. Nous ne voterons pas ces amendements. La taxe doit rapporter 1,2 milliard à l'AFITF, précisément pour améliorer les routes. N'allons pas entamer cette ressource indispensable.

**M. Ronan Dantec.** – L'idée serait qu'en diminuant la cagnotte de mutualisation, on va favoriser les territoires fragiles. Mais c'est le contraire ! Grâce à cet argent, on va aider les territoires en difficulté à rattraper leur retard. Et il est important de poser la question du coût écologique des transports. Si on déshabille la taxe, on n'atteindra pas l'objectif.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Un certain nombre de véhicules d'intérêt général, non affectés au transport de marchandises, ne seront pas assujettis. Il fallait le rappeler. J'ajoute que nous réévaluerons le dispositif dans un an, grâce au comité de suivi, et le réseau des routes classées, et les difficultés qui auraient pu apparaître. Les amendements, à certains égards, s'attaquent au principe même de l'écotaxe.

**M. Bruno Sido.** – Mais non !

**M. François Rebsamen.** – Bien sûr que si.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Pour l'heure, si l'on n'y prend garde, c'est le décret du 6 mai 2012 qui s'appliquera. Vous savez que, pris à la vitesse, il condamne les transporteurs à tenir une comptabilité insoutenable au kilomètre, à la palette et au client près, en particulier pour les petits transporteurs, au risque de mettre leur sécurité économique en péril. Pourquoi mettre en cause un mécanisme voulu par les professionnels eux-mêmes ?

*Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°39, mis aux voix par assis et levé, n'est pas adopté.*

*L'amendement n°40 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 45, 85 rectifié, 57 rectifié, 47, 1 rectifié bis et 58 rectifié bis.*

**M. le président.** – Amendement n°52 rectifié *quater*, présenté par MM. Grignon, Bizet et Reichardt et Mme Keller.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Les véhicules de moins de 12 tonnes sont exclus du champ des taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* et 285 septies du code des douanes acquittées par le transporteur.

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

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Bizet.** – Cet amendement, comme le suivant, exclut du champ de l'écotaxe les véhicules de moins de 12 tonnes. Il réduit l'impact de cette taxe pour les grossistes distributeurs qui assurent l'approvisionnement quotidien du tissu économique local. De plus, il harmonise notre législation avec celle appliquée en Allemagne.

**M. le président.** – Amendement n°75 rectifié *bis*, présenté par M. Grignon et les membres du groupe UMP.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Au premier alinéa de l'article 271 du code des douanes, les mots : « trois tonnes et demie » sont remplacés, deux fois, par les mots : « douze tonnes ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Bizet.** – Même chose.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Ce serait déshabiller complètement l'écotaxe poids lourds que de passer de 3,5 tonnes à 12 tonnes.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Très défavorable.

*L'amendement n°52 rectifié quater n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°75 rectifié bis.*

**M. le président.** – Amendement n°35, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot : « prioritaires », sont insérés les mots : « , les véhicules affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

**Mme Mireille Schurch.** – Les véhicules affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes sont soumis à la taxe poids lourds, hormis lorsqu'ils sont en configuration d'engin de service hivernal, ce qui constitue une mesure plus restrictive que ce que prévoit la directive européenne. Ils entretiennent les routes, il faut les exonérer. (*« Très bien ! » sur de nombreux bancs*)

**M. le président.** – Amendement identique n°37, présenté par MM. Sido et Savary.

**M. Bruno Sido.** – Pour une fois, je partage l'avis de Mme Schurch : on atteint les limites de l'absurde. Nos engins passent sur nos routes pour les entretenir, et on les ferait payer pour financer l'entretien des routes ? On pourrait aussi bien faire payer les véhicules d'entretien des sociétés d'autoroute !

**M. Jean Bizet.** – Amendement de bon sens !

**M. le président.** – Amendement identique n°81 rectifié, présenté par MM. Mézard, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat, Vendasi, Vall, Tropeano, Requier et Placade, Mme Laborde et MM. Mazars, Hue et Fortassin.

**M. Jean-Claude Requier.** – Nous ne sommes pas des Gaulois indisciplinés qui exigeraient les rigueurs

de la loi pour les autres et l'exception pour eux, nous ne faisons que demander un peu de bon sens.

**M. Roland Ries**, *rapporteur*. – Avis favorable.

**M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué*. – Nous tenons notre position : pas de discrimination en vertu de l'usage. Beaucoup de ces véhicules sont privés et en sont affectés à l'entretien des routes qu'une partie du temps. Colas, Eiffage, Vinci seront très satisfaits de cet amendement !

**M. Albéric de Montgolfier**. – Je ne suis pas du tout favorable aux exceptions. En revanche, cet amendement évite une absurdité : ces véhicules sont destinés à l'entretien des routes.

**M. François Rebsamen**. – En entendant le ministre, je réviserai ma position : il est difficile de savoir si un véhicule privé entretient une route ou se rend à un chantier. Monsieur Sido, d'ailleurs, il ne s'agit pas de « vos » routes, mais des routes. Un écart de langage qui en dit long. Ces amendements ne font que compliquer les choses.

**M. Jean Bizet**. – Elles le sont déjà.

**M. François Rebsamen**. – En fait, vous ne voulez pas de l'écotaxe.

**M. Bruno Sido**. – C'est moi qui l'ai fait voter !

**M. François Rebsamen**. – À la demande de M. Sarkozy, ne nous voilons pas la face ! J'aurais un avis différent si vous visiez les véhicules du département.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx**, *rapporteur pour avis*. – Et des communes !

**M. François Rebsamen**. – Et des communes.

**M. Albéric de Montgolfier**. – Il faut un sous-amendement.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx**, *rapporteur pour avis*. – J'irai un peu dans le sens de M. Rebsamen. Distinguer les véhicules destinés à l'entretien ne sera pas si difficile avec les nouvelles techniques qui permettent une géolocalisation des véhicules qui travaillent durant des heures sur le même tronçon de route.

N'allons pas jusqu'aux véhicules de sociétés privées, mais prévoyons quelque chose pour les véhicules des communes et des départements. Ma petite ville de 20 000 habitants possède trois camions de plus de 3,5 tonnes. Va-t-on leur faire payer l'écotaxe chaque fois qu'ils vont à Bordeaux ?

Nous pourrions y revenir dans une loi de finances, vous ne m'avez pas répondu sur ce point, monsieur le ministre.

**M. Ronan Dantec**. – Avec l'amendement sur les moins de 12 tonnes, les masques tombent : vous ne voulez pas de l'écotaxe. (*On s'en défend à droite*) Le président de la République veut mettre un terme à

l'inflation normative et, depuis des heures, vous ne cherchez qu'à complexifier le dispositif.

**Mme Mireille Schurch**. – La liste dressée par l'arrêté du 11 février 2009 précise que les déneigeuses entrent dans les véhicules prioritaires. Je propose de rectifier mon amendement pour restreindre l'exonération aux véhicules publics affectés à l'entretien des routes.

**M. Albéric de Montgolfier**. – Très bien !

**M. Bruno Sido**. – Je ne reviendrai pas sur les propos déplaisants tenus par le président des sénateurs socialistes... Comme Mme Schurch, je rectifie mon amendement en le restreignant aux véhicules publics, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement.

**M. Roland Ries**, *rapporteur*. – Je me rallie à cette proposition consensuelle.

**M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué*. – Mme Schurch et M. Ries ont fait preuve de leur volonté de ne pas vider le texte de sa substance. L'amendement initial posait problème, des flottes entières de véhicules privés auraient été exemptées de l'écotaxe. J'allais vous proposer de peaufiner la rédaction. Puisque le Sénat l'a fait, très bien.

**M. le président**. – Sont donc visés « les véhicules propriété de l'État ou d'une collectivité locale », seriez-vous d'accord avec cette rédaction ? Monsieur le ministre, levez-vous le gage ?

**M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué*. – D'accord sur le principe mais il faudra revenir sur la rédaction pour éviter des contentieux.

**M. le président**. – Voici donc la nouvelle rédaction des amendements identiques n°35 rectifié, 37 rectifié et 81 rectifié *bis* :

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot : « prioritaires », sont insérés les mots : « , les véhicules, propriété de l'Etat ou d'une collectivité locale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

*Les amendements identiques n°35 rectifié, 37 rectifié et 81 rectifié bis sont adoptés*

**M. le président.** – À l'unanimité !

Amendement n°59, présenté par MM. Bizet et Revet.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le second alinéa de l'article 271 du code des douanes est complété par les mots : « et les véhicules-école servant exclusivement à la formation des conducteurs routiers et appartenant (ou pris en location de longue durée) à un organisme de formation bénéficiant d'un agrément ministériel ou préfectoral ».

II. - La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. - La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. - La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Bizet.** – Les véhicules de formation des conducteurs routiers doivent être exonérés de l'écotaxe.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Ce n'est pas l'usage qui compte, mais le type de véhicule et le fait d'emprunter le réseau taxable. Défavorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Même avis.

*L'amendement n°59 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°60, présenté par MM. Bizet et Revet.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le second alinéa de l'article 271 du code des douanes est complété par les mots : « et les véhicules d'entreprises non inscrites au registre des transports assurant des tournées de collecte ou de livraison ».

II. - La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. - La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. - La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Bizet.** – J'en reviens aux tournées de proximité qu'il faut ajouter à la liste des exceptions prévues à l'article 271 du code des douanes.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Défavorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Même avis : le réseau taxable ne représente que 0,5 % du réseau local total.

*L'amendement n°60 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°91 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Baylet, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. -Après le premier alinéa du 2 de l'article 275 du code des douanes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception, les taux kilométriques sont minorés de 40 % pour les départements dont le chef-lieu se situe à plus de trente kilomètres ou à plus de trente minutes d'une autoroute. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. - La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. - La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jacques Mézard.** – Cet amendement et les suivants poursuivent le même objet : rappeler les spécificités et les difficultés de nos territoires de montagne. Certains minorent la taxe de 40 % pour les départements dont le chef-lieu se situe à plus de 30 kilomètres d'une autoroute, d'autres fixent cette distance à 45 kilomètres ; d'autres encore prennent en compte l'absence d'alternative à la route.

La Bretagne - je n'ai rien contre les Bretons - bénéficie d'une minoration de 40 % de la taxe quand

nos territoires, mal desservis, ne bénéficient d'aucune minoration. Il y va de l'égalité à laquelle ce merveilleux Gouvernement se proclame attaché. Disons qu'il est temps pour lui de faire ce que d'autres n'ont pas fait.

**M. le président.** – Amendement n°93 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Baylet, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après le premier alinéa du 2. de l'article 275 du code des douanes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception, les taux kilométriques sont minorés de 40 % pour les départements dont le chef-lieu se situe à plus de trente kilomètres ou à trente minutes d'une autoroute quand est constatée une absence cumulée de liaison directe vers la capitale nationale par le train, l'autoroute et l'avion. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jacques Mézard.** – Il est défendu.

**M. le président.** – Amendement n°82 rectifié, présenté par MM. Mézard, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mazars, Placade, Requier, Tropeano, Vall et Vendasi.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après le premier alinéa du 2 de l'article 275 du code des douanes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception, les taux kilométriques sont minorés de 40 % pour les départements dont le chef-lieu se situe à plus de quarante-cinq kilomètres d'une autoroute. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due

concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jacques Mézard.** – Il est défendu.

**M. le président.** – Amendement n°96 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Baylet, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après le premier alinéa du 2 de l'article 275 du code des douanes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception, les taux kilométriques sont minorés de 40 % pour les régions qui comprennent des départements dont le chef-lieu se situe à plus de trente minutes d'une autoroute. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jacques Mézard.** – Il est défendu.

**M. le président.** – Amendement n°84 rectifié, présenté par MM. Mézard, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mazars, Placade, Requier, Tropeano, Vall et Vendasi.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après le premier alinéa du 2 de l'article 275 du code des douanes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception, les taux kilométriques sont minorés de 40 % pour les régions qui comprennent des départements dont le chef-lieu se situe à plus de quarante-cinq minutes d'une autoroute. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par la

création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jacques Mézard.** – Il est défendu.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Défavorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Vous évoquez un thème rappelé avec beaucoup d'intérêt tout à l'heure sur les bancs de cette assemblée. Il faut réévaluer les critères d'appréciation du Snit ; c'est notre rôle que de réduire la fracture territoriale, le président de la République s'y est engagé lors de la campagne présidentielle.

Du reste, je ne fais que concrétiser un texte voté en 2009. Avec cette taxe, l'Afitf verra son budget abondé pour financer une politique vertueuse de transports intelligents. Ces amendements auraient le malheureux effet de retirer 160 millions de ressources à l'Afitf.

**M. Jacques Mézard.** – Dans ce cas, pourquoi 40 % de moins en Bretagne et le taux plein dans nos territoires où le développement de transports alternatifs est une douce utopie ? Je ne parviens pas à l'expliquer à mes concitoyens. Au nom de l'égalité, j'aimerais une réponse.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – M. Sido pourrait défendre ce choix des 40 % pour la Bretagne. Dans cette région, le réseau non concédé est très important... D'où ces 40 %.

**M. Bruno Sido.** – Cette réduction est inscrite dans la loi de finances pour 2009. Nous la devons à Anne de Bretagne... (*Sourires*)

*L'amendement n°91 rectifié n'est pas adopté, non plus que les amendements n°93 rectifié, 82 rectifié, 96 rectifié et 84 rectifié.*

**M. le président.** – Amendement n°94 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Baylet, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le premier alinéa du 2 de l'article 275 du code des douanes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception, les taux kilométriques sont minorés de 40 % pour les départements ruraux de moins de 200 000 habitants. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jacques Mézard.** – Il est défendu.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Rejet.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Même avis.

**M. Jacques Mézard.** – Brandir le nom d'Anne de Bretagne, c'est un peu court ! Je demande au ministre de réparer cette injustice car c'est une injustice. Certains parlementaires ont du poids, ce n'est pas une bonne façon de légiférer. Il faut agir pour l'égalité que François Hollande a défendue avec tant d'opiniâtreté durant la campagne.

*L'amendement n°94 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°95 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Baylet, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le premier alinéa du 2 de l'article 275 du code des douanes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception, les taux kilométriques sont minorés de 40 % pour les régions qui ne disposent pas d'alternative performante aux transports routiers. Celle-ci se définit par l'absence cumulée de liaison directe à destination de la capitale nationale par le train, l'autoroute et l'avion. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jacques Mézard.** – Il est défendu.

*L'amendement n°95 rectifié, repoussé  
par la commission et le Gouvernement,  
n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°83 rectifié, présenté par MM. Mézard, Alfonsi, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mazars, Plancade, Requier, Tropeano, Vall et Vendasi.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après le premier alinéa du 2 de l'article 275 du code des douanes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception, les taux kilométriques sont minorés de 40 % pour les régions qui ne disposent pas d'alternative performante aux transports routiers. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jacques Mézard.** – Défendu.

*L'amendement n°83 rectifié, repoussé  
par la commission et le Gouvernement,  
n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°44 rectifié *bis*, présenté par M. Beaumont et les membres du groupe UMP.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I.- La section 6 du chapitre II du titre X du code des douanes est complétée par un article ainsi rédigé :

« Art. ... – La taxe payée au titre de la circulation de véhicules acheminant vers ou à partir d'un site une marchandise, quel que soit son conditionnement, qui est transportée par un autre mode de transport dans le cadre d'une opération de transport combiné fait l'objet d'un remboursement au redevable par l'administration des douanes et droits indirects.

« Au sens du présent article sont considérés comme des transports combinés les transports d'approche routière des sites ferroviaires, fluviaux et maritimes dans la limite de 150 km de rayon autour du point de

transbordement donnant lieu à une opération de transbordement directe d'un mode de transport à l'autre soit du contenant de la marchandise, soit de la marchandise elle-même sans opération intermédiaire de traitement de celle-ci ni modification de son conditionnement.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget définit les modalités d'application du présent article. »

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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. Jean Bizet.** – La mise en œuvre de la taxe kilométrique sur les poids lourds pénalisera lourdement les services multimodaux de transport de marchandises par rapport aux services 100 % routiers avec lesquels ils sont en concurrence directe. Il s'agit de neutraliser le coût de la taxe kilométrique supportée au titre des transports routiers de pré. et de post-acheminement en remboursant la totalité au redevable.

Nous sommes dans l'esprit du report modal et l'encouragement aux transports vertueux du Grenelle.

**M. le président.** – Amendement identique n°53 rectifié *bis*, présenté par MM. Capo-Canellas et Bockel, Mme Dini et MM. Détraigne, Merceron, Pozzo di Borgo, Roche et Tandonnet.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Alors que l'écotaxe poids lourds était initialement présentée comme un moyen d'augmenter les coûts du transport routier afin d'entraîner des reports modaux, sa mise en œuvre aura l'effet contraire en augmentant les coûts des logistiques multimodales.

L'objet de cet amendement est de neutraliser le coût de l'écotaxe poids lourds supportée au titre des transports routiers de pré. et de post-acheminement en prévoyant son remboursement en totalité au redevable.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Cet amendement rouvre le débat sur le mécanisme de la taxe poids lourds. Le transport multimodal bénéficie déjà de dispositifs d'accompagnement. Rejet.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Juste ! C'est le cas pour les transports combinés, et ce le sera

pour les autoroutes ferroviaires de demain. Automatiquement, le report sur le rail réduira le recours à la route et, donc, la taxe.

Encore une fois, c'est en donnant des moyens à l'AFITF qu'on développera les transports alternatifs, non en ouvrant des brèches.

*L'amendement n°44 rectifié bis, identique à l'amendement n°53 rectifié bis, n'est pas adopté.*

*Prochaine séance aujourd'hui, mardi 12 février 2013, à 14 h 30.*

*La séance est levée à minuit quarante-cinq.*

**Jean-Luc Dealberto**

*Directeur des comptes rendus analytiques*

## ORDRE DU JOUR

**du mardi 12 février 2013**

### Séance publique

**À 14 h 30**

1. Suite du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (Procédure accélérée) (n° 260, 2012-2013)

Rapport de M. Roland Ries, fait au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, compétente en matière d'impact environnemental de la politique énergétique (n° 338, 2012-2013)

Résultats des travaux de la commission (n° 339, 2012-2013)

Avis de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, fait au nom de la commission des finances (n° 334, 2012-2013)

2. Proposition de loi relative à la prorogation du mécanisme de l'éco-participation répercutée à l'identique et affichée pour les équipements électriques et électroniques ménagers (Procédure accélérée) (n° 272, 2012-2013)

Rapport de M. Alain Houpert, fait au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, compétente en matière d'impact environnemental de la politique énergétique (n° 340, 2012-2013)

Texte de la commission (n° 341, 2012-2013)

**À 21 h 30**

3. Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi portant création du contrat de génération

4. Éventuellement, suite de l'ordre du jour de l'après-midi