

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 12 février 2013

(59<sup>e</sup> jour de séance de la session)



[www.senat.fr](http://www.senat.fr)



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTICE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT

Secrétaires :

Mmes Marie-Hélène Des Esgaulx, Marie-Noëlle Liemann.

1. **Procès-verbal** (p. 1097)
2. **Rappel au règlement** (p. 1097)  
MM. Jean-Claude Lenoir, le président.
3. **Communication relative à une commission mixte paritaire** (p. 1097)
4. **Diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.** – Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'un projet de loi modifié (p. 1097)  
  
Article 7 (p. 1097)  
  
Mme Évelyne Didier.  
  
Amendements identiques n<sup>os</sup> 10 de M. Roland Ries et 43 rectifié de M. Francis Grignon. – MM. Roland Ries, Francis Grignon, Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. – Adoption des deux amendements.  
  
Amendement n<sup>o</sup> 61 de M. Jean Bizet. – M. Jean Bizet.  
  
Amendement n<sup>o</sup> 86 rectifié de M. Stéphane Mazars. – M. Jean-Claude Requier.  
  
MM. Roland Ries, rapporteur de la commission du développement durable ; Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Rejet des amendements n<sup>os</sup> 61 et 86 rectifié.  
  
Amendements identiques n<sup>os</sup> 62 rectifié de M. Jean Bizet et 88 rectifié de M. Stéphane Mazars. – MM. Jean Bizet, Jean-Claude Requier, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Retrait des deux amendements.  
  
Amendement n<sup>o</sup> 64 rectifié *ter* de M. Jean Bizet. – MM. Jean Bizet, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Rejet.  
  
Amendement n<sup>o</sup> 63 rectifié *ter* de M. Jean Bizet. – MM. Jean Bizet, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Rejet.  
  
Amendement n<sup>o</sup> 65 de M. Jean Bizet. – M. Jean Bizet.  
  
Amendement n<sup>o</sup> 87 rectifié de M. Stéphane Mazars. – M. Jean-Claude Requier.  
  
MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Rejet de l'amendement n<sup>o</sup> 65 ; retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 87 rectifié.

Amendement n<sup>o</sup> 49 de M. Albéric de Montgolfier. – MM. Albéric de Montgolfier, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Gérard Cornu. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 76 de M. Christian Favier. – MM. Christian Favier, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Ronan Dantec, Vincent Capo-Canellas. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 66 de M. Jean Bizet. – M. Jean Bizet. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 67 de M. Jean Bizet. – MM. Jean Bizet, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur pour avis de la commission des finances ; M. Gérard Cornu. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 74 de M. Dominique de Legge. – MM. Dominique de Legge, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Mme Odette Herviaux. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 11 de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 9 rectifié de M. Roland Ries. – M. Roland Ries.

Amendement n<sup>o</sup> 51 rectifié *bis* de M. Henri Tandonnet. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n<sup>o</sup> 68 rectifié de M. Jean Bizet. – M. Jean Bizet.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 9 rectifié, les amendements n<sup>os</sup> 51 rectifié *bis* et 68 rectifié devenant sans objet.

Mme le rapporteur pour avis, M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Mme Évelyne Didier, MM. Vincent Capo-Canellas, Jean Bizet.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 7 (p. 1109)

Amendement n<sup>o</sup> 12 rectifié de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n<sup>o</sup> 38 de M. Marcel-Pierre Cléach. – M. Jean Bizet.

Amendement n<sup>o</sup> 54 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n<sup>o</sup> 73 rectifié de M. Jean Bizet. – M. Jean Bizet.

Amendement n° 80 rectifié de M. Jacques Mézard. – M. Jean-Claude Requier.

MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Vincent Capo-Canellas. – Rejet des amendements n°s 38, 54 rectifié, 73 rectifié et 80 rectifié.

Amendement n° 48 de M. Albéric de Montgolfier. – MM. René-Paul Savary, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Bruno Sido, Gérard Cornu, Jean-Paul Emorine, Mme le rapporteur pour avis, MM. Gérard Roche, Francis Grignon. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 50 de M. René Beaumont. – MM. Jean Bizet, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 69 rectifié de M. Jean Bizet. – MM. Jean Bizet, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Rejet.

Amendement n° 71 de M. Jean Bizet. – MM. Jean Bizet, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Gérard Cornu. – Rejet.

Article 8 (p. 1117)

Amendement n° 13 rectifié de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption de l'amendement rédigeant l'article.

Article 9 (p. 1119)

Mme Mireille Schurch.

Amendement n° 98 du Gouvernement. – MM. Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; le rapporteur, Gérard Cornu. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles 10 et 11. – Adoption (p. 1120)

Article 12 (p. 1120)

Amendement n° 15 rectifié de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Gérard Cornu. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 13 (p. 1121)

Amendement n° 16 de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 14. – Adoption (p. 1122)

Article 15 (p. 1122)

MM. Robert Navarro, Frédéric Cuvillier, ministre délégué.

Amendement n° 17 rectifié de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 15 (p. 1124)

Amendement n° 78 de M. Jean-Luc Fichet. – M. Jean-Luc Fichet. – Retrait.

Articles 16 et 17. – Adoption (p. 1125)

Article additionnel après l'article 17 (p. 1125)

Amendement n° 72 de M. Jean Bizet. – MM. Jean Bizet, le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Retrait.

Article 18 (p. 1126)

Amendements n°s 20 rectifié, 21 et 22 rectifié de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Ronan Dantec. – Adoption des trois amendements.

Adoption de l'article modifié.

Articles 19 à 21. – Adoption (p. 1130)

Article additionnel après l'article 21 (p. 1130)

Amendement n° 97 du Gouvernement. – MM. Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; le rapporteur. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 22 (p. 1131)

Amendements n°s 24, 25 et 23 de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption des trois amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 23 (p. 1132)

Mme Isabelle Pasquet, MM. Robert Navarro, Frédéric Cuvillier, ministre délégué.

Amendement n° 36 rectifié de Mme Évelyne Didier. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption.

Amendement n°s 101, 100 et 99 rectifié du Gouvernement. – MM. Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; le rapporteur, Vincent Capo-Canellas. – Adoption des trois amendements.

Mmes Isabelle Pasquet, Samia Ghali, MM. Robert Navarro, Frédéric Cuvillier, ministre délégué.

Adoption de l'article modifié.

Article 24. – Adoption (p. 1138)

Intitulé du titre VI (p. 1138)

Amendement n° 26 de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption de l'amendement modifiant l'intitulé.

Article 25 (p. 1138)

Amendements n<sup>os</sup> 27 à 30 rectifié, 31, 32 et 77 de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Adoption des sept amendements.

Adoption de l'article modifié.

Vote sur l'ensemble (p. 1141)

M. Jean Bizet, Mme Odette Herviaux, MM. Jean-Jacques Filleul, Michel Teston, Ronan Dantec, Vincent Capocanellas, Francis Grignon, Alain Bertrand, Mmes Marie-Hélène Des Esgaulx, Mireille Schurch.

Adoption du projet de loi.

MM. Frédéric Cuvillier, ministre délégué ; Raymond Vall, président de la commission du développement durable.

5. **Éco-participation pour les équipements électriques et électroniques ménagers.** – Adoption en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 1147)

Discussion générale : MM. Gérard Miquel, auteur de la proposition de loi ; Alain Houpert, rapporteur de la commission du développement durable ; Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

MM. Jean-Claude Requier, Ronan Dantec, Jean-Jacques Filleul, Mme Évelyne Didier, M. Yves Détraigne, Mme Esther Sittler.

Mme Delphine Batho, ministre.

Clôture de la discussion générale.

Article unique (p. 1157)

Amendement n<sup>o</sup> 1 du Gouvernement. – Mme le ministre, M. le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article unique de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 1158)

6. **Communication du Conseil constitutionnel** (p. 1158)

7. **Création du contrat de génération.** – Adoption des conclusions du rapport d'une commission mixte paritaire (p. 1158)

Discussion générale : Mme Christiane Demontès, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire ; M. Michel Sapin, ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social.

MM. Jean Desessard, Dominique Watrin, Hervé Marseille, Mme Françoise Laborde, M. Ronan Kerdraon.

Clôture de la discussion générale.

Texte élaboré par la commission mixte paritaire

Vote sur l'ensemble (p. 1171)

Mme Isabelle Debré.

Adoption, par scrutin public, du projet de loi.

8. **Ordre du jour** (p. 1172)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT

### vice-président

Secrétaires :

Mme Marie-Hélène Des Esgaulx,  
Mme Marie-Noëlle Lienemann.

**M. le président.** La séance est ouverte.

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

1

### PROCÈS-VERBAL

**M. le président.** Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

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

2

### RAPPEL AU RÈGLEMENT

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Lenoir, pour un rappel au règlement.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon rappel au règlement porte sur l'organisation de nos travaux. Comme vous le savez, depuis quelques jours, un certain nombre de questions se posent sur la nature de la viande mise sur le marché, viande de cheval et non de bœuf. Dans mon département où l'élevage occupe une large place, dès hier et ce matin encore, j'ai été interpellé à plusieurs reprises par les professionnels qui s'inquiètent beaucoup des répercussions, déjà vérifiées, provoquées par l'hésitation des consommateurs à acheter de la viande dite de bœuf. Les conséquences risquent d'être considérables.

En outre, de façon sans doute hâtive et imprudente, certains ont parlé de problèmes d'ordre sanitaire alors qu'à l'évidence, d'après les renseignements dont nous disposons, il s'agit de tromperie sur la marchandise.

Par conséquent, je souhaite que le Gouvernement rende rapidement compte devant la Haute Assemblée, en séance publique, à tout le moins en commission, des premiers éléments d'informations dont il dispose et des premières décisions qui ont été prises, de façon à rassurer non seulement les consommateurs mais aussi les producteurs.

**M. le président.** Acte vous est donné de votre rappel au règlement, mon cher collègue.

3

### COMMUNICATION RELATIVE À UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

**M. le président.** J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant création du contrat de génération est parvenue à l'adoption d'un texte commun.

4

### DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES DE TRANSPORTS

#### Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'un projet de loi modifié

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (projet n° 260, résultat des travaux de la commission n° 339, rapport n° 338 et avis n° 334).

Dans la discussion des articles du projet de loi, nous en sommes parvenus, au sein du titre II, à l'article 7.

#### TITRE II

#### DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER (suite)

#### Article 7

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le 5° de l'article L. 3221-2 est abrogé ;
- ③ 2° L'article L. 3222-3 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ④ « Art. L. 3222-3. – Pour prendre en compte les taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* et 285 *septies* du code des douanes acquittées par le transporteur, le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectué sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.

- ⑤ « Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur d'une seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur d'une seule région.
- ⑥ « Un taux unique est fixé pour les transports effectués entre régions et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est sur plusieurs régions.
- ⑦ « Ces taux sont compris entre 0 et 7 %. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne des taxes mentionnées au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de ces taxes. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à ces taxes et supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports.
- ⑧ « La facture fait apparaître cette majoration de prix. » ;
- ⑨ 3° A l'article L. 3242-3, les mots : « du premier alinéa » sont supprimés.
- ⑩ II. – Le I du présent article est applicable :
- ⑪ 1° A compter de la date fixée par l'arrêté prévu au C du I de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 dans sa rédaction issue de l'article ... de la loi n° ... du ... de finances rectificative pour 2012, en ce qui concerne la taxe prévue à l'article 285 *septies* du code des douanes ;
- ⑫ 2° A compter de la date fixée par l'arrêté prévu au C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 dans sa rédaction issue de l'article ... de la loi n° ... du ... de finances rectificative pour 2012, en ce qui concerne la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes.

**M. le président.** La parole est à Mme Évelyne Didier, sur l'article.

**Mme Évelyne Didier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'article 7 traite des modes de répercussion de la taxe poids lourds. Préalablement à l'examen de ces dispositions, dans le droit-fil des propos tenus hier par ma collègue Mireille Schurch dans la discussion générale, nous souhaitons revenir non sur le principe de cette taxe, que nous approuvons, mais sur les modalités de sa mise en œuvre.

Nous nous félicitons tout d'abord que cette taxe entre enfin en vigueur au mois de juillet prochain. C'est une bonne nouvelle pour les finances de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, et pour le rééquilibrage modal. Reste qu'il faut, pour garantir réellement son effet dissuasif, une politique ambitieuse pour le fret ferroviaire, afin que l'on puisse proposer aux chargeurs une solution de rechange à la route.

Pour l'instauration de cette taxe, le gouvernement précédent a fait le choix de recourir à un partenariat public-privé au bénéfice de la société Ecomouv. Il s'agit d'une filiale française de la société autoroutière italienne *Autostrade per l'Italia*, qui en détient 70 % ; les 30 % restants appartiennent à la SNCF, à SFR et à Thalès.

Les conditions de ce contrat sont particulièrement favorables. Ainsi, sur le rendement annuel de cette taxe, estimé à 1,2 milliard d'euros en année pleine, 230 millions d'euros

iront financer la société Ecomouv, soit près de 20 %. Habituellement, pour des organismes de ce type, la norme se situe plutôt entre 2 % et 3 %.

Certes, la mise en œuvre de cette taxe est particulièrement complexe : toute la mise en place reste à faire, l'ensemble des camions devront être équipés et un système de suivi par satellite sera mis en œuvre. Il n'en demeure pas moins, selon nous, qu'un partenariat avec des prestataires extérieurs aurait constitué un formidable défi pour les douanes françaises.

Sur le fond, nous dénonçons depuis plusieurs années le recours aux partenariats public-privé, qui se révèlent la plupart du temps extrêmement coûteux pour la collectivité. C'est particulièrement frappant en l'espèce.

En réalité, lorsque la puissance publique choisit ce type de marché, c'est pour ne pas avoir à financer l'investissement premier, qui est souvent lourd. En l'occurrence, la société Ecomouv investira au départ un peu plus de 650 millions d'euros, somme qu'elle aura recouvrée au bout de trois années. Sachant que le contrat a été conclu pour une durée qui avoisine les quatorze ans, le retour sur investissement du projet atteindra donc 2,8 milliards d'euros. Alors que la politique de rigueur touche toute action publique, une telle générosité peut surprendre ! Cette belle réussite a d'ailleurs été saluée par le prix *Project finance international 2011*, remis le 26 janvier dernier à la société Ecomouv.

Monsieur le ministre, nous vous entendons lorsque vous nous indiquez ne pas avoir pu remettre en cause ce contrat au regard des lourdes pénalités qu'aurait dû supporter l'État. Nous en prenons acte.

Au final, alors que la taxe en année pleine est censée rapporter 1,2 milliards d'euros, seuls 760 millions d'euros, soit 63 % de ce produit, serviront au financement des infrastructures. C'est dommage.

Enfin, monsieur le ministre, puisqu'il est question ici des ressources pour le financement des infrastructures, je souhaite attirer votre attention sur un dernier élément, la participation des concessionnaires d'autoroutes au financement des infrastructures.

En effet, il faut le savoir, le réseau concédé échappe au périmètre de la taxe poids lourds. Cela pourrait d'ailleurs se discuter, mais ce n'est pas l'objet de notre débat. Si nous saluons la hausse de 200 millions d'euros de la redevance domaniale que vous avez opérée au mois de décembre dernier, nous tenons à vous redire, monsieur le ministre, qu'il est anormal, eu égard à la rentabilité des autoroutes, qui est de l'ordre de 2 milliards d'euros chaque année, de ne pas les solliciter davantage pour le financement du rééquilibrage modal.

Depuis six ans, les profits des sociétés concessionnaires ont été spectaculaires, en augmentation de 77 % pour Autoroutes du Sud de la France, ASF, et de 103 % pour Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, APRR. Nous pensons que le Gouvernement doit s'engager au mieux dans la voie de la renationalisation de ces concessions afin de renforcer encore les moyens de l'AFITF, et donc le développement des infrastructures alternatives à la route, et veiller *a minima* à ne pas céder aux appels des concessionnaires à prolonger la durée de ces concessions.

La privatisation des concessions d'autoroutes a constitué une erreur flagrante. Beaucoup le reconnaissent aujourd'hui, au moins en aparté. Il faudra sans doute y revenir pour remettre sur les rails une politique ambitieuse de financement des transports.

Telles sont, mes chers collègues, les quelques réflexions dont je voulais vous faire part avant que nous n'entamions la discussion de cet article. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 10 est présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés.

L'amendement n° 43 rectifié est présenté par M. Grignon, Mme Sittler, M. Reichardt, Mmes Keller et Troendle, M. Lorrain et les membres du groupe Union pour un Mouvement Populaire.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. - Alinéa 4

Remplacer les mots :

les taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* et 285 *septies* du code des douanes acquittées

par les mots :

la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes acquittée

II. - Alinéa 7

1° Deuxième phrase

Remplacer les mots :

des taxes mentionnées

par les mots :

de la taxe mentionnée

et deux fois les mots :

ces taxes

par les mots :

cette taxe

2° Troisième phrase

Remplacer les mots :

ces taxes

par les mots :

cette taxe

III. - Alinéa 11

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Roland Ries, pour présenter l'amendement n° 10.

**M. Roland Ries.** Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement de suppression de la taxe poids lourds alsacienne.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Grignon, pour présenter l'amendement n° 43 rectifié.

**M. Francis Grignon.** Au regard du vote qui a eu lieu hier soir, je ne doute pas que tout le monde sera d'accord pour adopter la modification que visent à introduire ces amendements identiques.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries,** rapporteur de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. La commission émet un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**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. Nous avons eu hier un débat long et argumenté sur ce sujet. Compte tenu du vote qui a été émis, je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix les amendements identiques n° 10 et 43 rectifié.

(*Les amendements sont adoptés.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 61, présenté par M. Bizet, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Remplacer les mots :

Pour prendre en compte les

par les mots :

Pour permettre la répercussion et la compensation du coût des

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** Il s'agit d'un amendement de simplification qui fait suite aux nouvelles modalités présentées par le Gouvernement dans ce projet de loi. Il nous a semblé utile de mieux souligner le lien entre la majoration et la charge de la taxe.

**M. le président.** L'amendement n° 86 rectifié, présenté par MM. Mazars, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Remplacer les mots :

Pour prendre en compte les

par les mots :

Pour permettre la répercussion et la compensation des

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

**M. Jean-Claude Requier.** Il s'agit d'un amendement de précision. Conformément à la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « Grenelle I », l'écotaxe doit être répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries**, rapporteur de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Ces amendements visent à faire apparaître clairement dans le texte le mot « répercussion », déjà employé sous sa forme verbale dans la loi « Grenelle I ».

Cela étant dit, ces amendements ne sont pas strictement rédactionnels. Outre que les termes « répercussion » et « compensation » peuvent sembler à la fois redondants et imprécis, ils pourraient laisser entendre que le mécanisme proposé consiste, comme le système antérieur, en une répercussion au réel. Or, nous l'avons vu, tel n'est pas le cas. La répercussion est calculée au forfait, non au réel. Cette confusion pourrait engendrer des difficultés sur le plan juridique.

Pour cette raison, la commission n'est pas *a priori* favorable à ces amendements. Elle souhaite connaître l'avis du Gouvernement sur ce point, avant de s'en remettre à la sagesse de la Haute Assemblée.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier**, ministre délégué. Les termes ont effectivement leur importance. Le mot « répercussion » renvoie à la rédaction du décret du 4 mai 2012, et remet donc en cause la simplification du système qui se trouve à la base de l'article 7.

Cette simplification a pour objet de protéger les transporteurs, particulièrement les plus petits, et de rendre les démarches plus lisibles. Nous souhaitons donc que le terme précis employé soit celui de « majoration » du prix de la prestation de transport.

En conséquence, l'avis est défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 61.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 86 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 62 rectifié est présenté par MM. Bizet, Cornu et Pointereau.

L'amendement n° 88 rectifié est présenté par MM. Mazars, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 4

Remplacer les mots :

le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini

par les mots :

le prix de l'opération de transport routier de marchandises contractuellement défini et intégrant l'ensemble des prestations inhérentes à cette opération de transport

La parole est à M. Jean Bizet, pour présenter l'amendement n° 62 rectifié.

**M. Jean Bizet.** L'objet de cet amendement est d'apporter de plus amples précisions à la notion de prestation de transport.

Les PME de transport routier françaises parviennent aujourd'hui, tant bien que mal, à conserver leur part de marché interne grâce à la valeur ajoutée qu'elles apportent à l'ensemble de leur prestation.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 88 rectifié.

**M. Jean-Claude Requier.** Cet amendement tend à préciser la notion de prestation de transport, à laquelle s'applique la majoration. Par exemple, lorsque le transporteur met à disposition de son client le véhicule et le conducteur, la majoration porte sur le prix global de la prestation.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries**, rapporteur. Ces amendements visent à indiquer que c'est le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini et intégrant l'ensemble des prestations inhérentes à cette opération de transport qui fait l'objet de la majoration. Les auteurs de ces amendements les motivent en évoquant le cas des contrats de location de véhicules avec conducteur.

L'amendement n° 12 rectifié, que j'ai proposé avec mon groupe, prend en compte ces préoccupations. La commission vous propose donc de vous y rallier.

Par ailleurs, il m'a été clairement indiqué par le Gouvernement que le prix de la prestation de transport routier intégrait, outre le « roulage » du camion proprement dit, les temps de repos du conducteur, sa participation au chargement et déchargement, ainsi que d'autres activités connexes.

La commission sollicite donc le retrait de ces amendements au profit de l'amendement n° 12 rectifié. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier**, ministre délégué. Je confirme que seules les prestations de transport sont concernées par le dispositif. Par ailleurs, comme l'a très précisément indiqué M. le rapporteur, les contrats de location de véhicule avec conducteur peuvent être assimilés à des prestations de transport et ne sont donc pas exclus du dispositif.

En conséquence, l'avis est défavorable.

**M. le président.** Monsieur Bizet, l'amendement n° 62 rectifié est-il maintenu ?

**M. Jean Bizet.** Devinant le sort qui sera réservé à ces amendements, autant faire simple, monsieur le président... En conséquence, je retire l'amendement n° 62 rectifié.

**M. le président.** L'amendement n° 62 rectifié est retiré.

Qu'en est-il de l'amendement n° 88 rectifié, monsieur Requier ?

**M. Jean-Claude Requier.** Je retire également l'amendement n° 88 rectifié.

**M. le président.** L'amendement n° 88 rectifié est retiré.

L'amendement n° 64 rectifié *ter*, présenté par MM. Bizet, Cornu, Pointereau, Revet, Hyst, Doublet, D. Laurent et G. Bailly et Mme Sittler, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Après les mots :

sur le territoire métropolitain

insérer les mots :

supérieur à 100 km

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** Monsieur le ministre, la nuit portant conseil, je me permets de réitérer mon idée d'un seuil de 100 kilomètres. On peut toujours espérer que votre position ait évolué depuis hier soir...

La notion de transport de proximité doit être prise en compte dans la mise en œuvre de l'écotaxe, afin d'exempter les transports de marchandises intervenant sur des distances inférieures à 100 kilomètres, cette distance étant calculée entre chaque point de livraison, et/ou de collecte, et/ou de stockage, et/ou de transformation.

Au moment où sont publiées des prévisions économiques pessimistes, émanant de sources variées, européennes comme nationales, je ne pense pas, là encore, que cette mesure d'écotaxe appliquée sans discernement soit de nature à favoriser le taux de croissance dont notre pays a besoin. Au regard de la compétitivité de nos TPE et PME, notamment des industries agroalimentaires de proximité, je vous propose donc, mes chers collègues, d'adopter cette notion de 100 kilomètres.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** La nuit ayant porté conseil, je persiste et je signe, monsieur Bizet !

Le présent amendement vise à réserver le mécanisme de majoration de la taxe aux transports de plus de 100 kilomètres. Ce dispositif me semble incohérent avec le mécanisme de la taxe tel que nous l'avons défini et discuté hier dans la nuit.

En conséquence, l'avis de la commission est défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Monsieur le sénateur Bizet, j'ai eu une fausse joie : j'avais compris que la nuit vous avait porté conseil (*Sourires.*) et que vous étiez revenu sur votre volonté appuyée de remettre en cause le principe même de l'écotaxe poids lourds. Manifestement, ce n'est pas le cas, comme en témoigne l'amendement que vous venez de présenter.

Je rappelle les chiffres que je vous ai communiqués hier. Le réseau local soumis à l'écotaxe poids lourds totalise 5 000 kilomètres, soit seulement 1,3 % du réseau local départemental et 0,5 % du réseau local total. Proportionnelle aux kilomètres parcourus, la taxe est d'autant plus réduite que les tournées sont optimisées.

Par exemple, sur la carte routière du Puy-de-Dôme, que j'ai ici sous les yeux (*M. le ministre montre ladite carte routière.*), les itinéraires soumis à l'écotaxe poids lourds figurent en rouge et en jaune. À l'inverse, les autres routes ne sont pas soumises à cette écotaxe, et ce sont précisément celles qui servent à des livraisons de proximité.

Vous avez ainsi la démonstration, non par le texte, mais par la carte, que votre amendement, monsieur le sénateur, outre qu'il serait de nature à remettre en cause le principe même de l'écotaxe poids lourds, ne répondrait pas à la préoccupation que vous avez exposée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 64 rectifié *ter*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 41 rectifié est présenté par MM. Cléach et Lefèvre.

L'amendement n° 63 rectifié *ter* est présenté par MM. Bizet, Cornu, Pointereau, Revet, Hyst, Doublet, D. Laurent et G. Bailly et Mme Sittler.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 4

Supprimer les mots :

quel que soit l'itinéraire emprunté,

L'amendement n° 41 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à M. Jean Bizet, pour présenter l'amendement n° 63 rectifié *ter*.

**M. Jean Bizet.** Afin de prendre en compte les spécificités locales et l'exemption de la taxe pour les trajets de courtes distances, ce point doit être rappelé dans l'article 7. Il s'agit, en quelque sorte, d'un amendement de cohérence.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Cet amendement remet en cause l'ensemble du mécanisme proposé à l'article 7, à savoir un dispositif de majoration forfaitaire en direction des chargeurs, c'est-à-dire des donneurs d'ordre. Je rappelle que ce dispositif a justement été imaginé pour répondre à la difficulté qu'ont les transporteurs à connaître leur itinéraire à l'avance : ils peuvent en effet, au dernier moment, avoir à changer d'itinéraire pour compléter leur cargaison. Il peut également leur arriver d'effectuer des voyages à vide ; cela aussi, il faut le prendre en compte.

C'est tout le dispositif de distinction entre l'écotaxe proprement dite, payée par les transporteurs, et sa répercussion sur les donneurs d'ordre et les chargeurs qui serait remise en cause. En conséquence, l'avis est défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** L'explication donnée par M. le rapporteur me semblant parfaitement claire, je n'ai rien à ajouter. Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 63 rectifié *ter*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 65, présenté par M. Bizet, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette majoration est au bénéfice du seul transporteur routier redevable de la taxe.

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** À la lecture du texte initial, on comprend que la majoration du prix de transport pourra bénéficier à tout intervenant à l'opération de transport qui, dans son contrat ou sa facture, parviendra à identifier la prestation physique de transport routier, même si celui-ci n'est à aucun moment redevable de la taxe. C'est ainsi le cas des commissionnaires de transport, qui n'effectuent aucune opération de transport mais sont des intermédiaires entre le donneur d'ordre, initiateur de la circulation de la marchandise, et le transporteur routier qui effectue réellement le transport.

Cela me semble contraire au principe de la loi. En précisant dans le texte que le bénéficiaire de la majoration du prix de transport est le redevable de la taxe, on exclurait toute possibilité de confusion.

**M. le président.** L'amendement n° 87 rectifié, présenté par MM. Mazars, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette majoration est au bénéfice du seul redevable de la taxe.

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

**M. Jean-Claude Requier.** Cet amendement tend de nouveau à préciser que la majoration ne bénéficie qu'au seul transporteur redevable de la taxe. Il vise donc à prendre en compte le cas des locations ou des commissions de transport.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Ces amendements visent à préciser que la majoration est au bénéfice du seul transporteur routier, redevable de la taxe. Ses auteurs les motivent en évoquant le cas des commissionnaires de transport, qui pourraient selon eux bénéficier de la majoration alors qu'ils ne seraient pas susceptibles d'acquitter l'écotaxe.

Cette crainte, tout à fait compréhensible, d'un enrichissement sans cause semble infondée, dans la mesure où il est bien précisé que c'est le prix de la prestation de transport qui bénéficie de la majoration. Aussi, le commissionnaire qui réalise une partie du transport et, à ce titre, est susceptible d'acquitter la taxe, pourra bénéficier de la majoration. Celui qui ne fait que sous-traiter des opérations de transport ne pourra pas en bénéficier.

En conséquence, la commission n'est pas favorable à cet amendement. Elle souhaite cependant entendre l'avis du Gouvernement sur ce point.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** La majoration s'applique sur le prix de la prestation de transport qui a été contractuellement définie entre le transporteur et son donneur d'ordre.

Ce dernier n'a pas à connaître le mode d'organisation de son transporteur. Or l'application de ces amendements supposerait un droit de regard du donneur d'ordre sur les modalités d'exécution de la prestation, ce qui ne peut être accepté.

La relation contractuelle entre un donneur d'ordre et son transporteur ou commissionnaire est totalement indépendante des éventuelles relations d'affrètement entre ce dernier et d'autres transporteurs. L'amendement viendrait ainsi compliquer le dispositif et le viderait de son principal objectif, à savoir la sécurisation juridique, pour le transporteur, du principe de majoration.

Il faut savoir que les modes d'organisation peuvent être très complexes, qu'il s'agisse de chargeurs se tournant vers un commissionnaire ou d'un commissionnaire se tournant lui-même vers un transporteur, qui fera à son tour appel à un affréteur. Les répercussions nécessaires doivent pouvoir s'opérer de sorte qu'il n'y ait pas, comme le disait le rapporteur, d'enrichissement sans cause.

En conséquence, l'avis du Gouvernement est défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 65.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Requier, l'amendement n° 87 rectifié est-il maintenu ?

**M. Jean-Claude Requier.** Non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 87 rectifié est retiré.

L'amendement n° 49, présenté par M. de Montgolfier et les membres du groupe Union pour un Mouvement Populaire, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cependant, pour la détermination du taux, un département peut être rattaché à une région limitrophe pour tenir compte de la consistance du réseau soumis aux taxes mentionnées au premier alinéa sur les réseaux de transport.

La parole est à M. Albéric de Montgolfier.

**M. Albéric de Montgolfier.** Cet amendement ne vise nullement à remettre en cause le système de majoration, dont je considère en effet, à titre personnel, qu'il est bien meilleur que le précédent, parce qu'il offre l'avantage d'être simple et opérationnel.

En revanche, il est possible d'émettre une critique à l'égard de ce système de la majoration : le fait que le taux forfaitaire soit établi au niveau régional, alors que la liste des itinéraires a été établie département par département. Vous pouvez donc être confrontés, à l'intérieur d'une même région, à de très grandes disparités. Ainsi, dans la région Centre, l'Indre-et-Loire dispose de 15 kilomètres de routes taxables, quand un autre département de la même région en possède 476 kilomètres. Le taux régional ne reflète, pour sa part, qu'une moyenne.

Marie-Hélène des Esgaulx a très bien souligné dans son rapport quelles seront les conséquences de ce dispositif : dans certains cas, les transporteurs bénéficieront d'effets d'aubaine en raison d'un taux de retour supérieur au coût de l'éco-redevance ; dans d'autres cas, par exemple s'ils doivent emprunter un réseau fortement taxé, ils ne pourront pas répercuter le coût du transport. Là réside tout l'inconvénient du système : il repose sur un taux régional alors même que la liste des itinéraires est établie département par département.

Nous ne cherchons pas, au travers de cet amendement, à remettre en cause le système du taux régional. Nous voulons que les situations quelque peu exceptionnelles soient prises en compte et qu'il soit possible, en présence d'un réseau taxé d'importance, de rattacher le cas échéant tel ou tel département à la région limitrophe.

Vous nous avez dit précédemment, monsieur le ministre, que le réseau local comptait au total 5 000 kilomètres de route. Or nous sommes en présence d'un département qui possède à lui seul 400 kilomètres de routes locales taxées. Il s'agit donc d'un cas exceptionnel pour lequel le dispositif du taux régional ne permet pas de répercuter correctement le coût du transport, ce qui va pénaliser fortement les entreprises concernées. Je demande que l'on examine de plus près cette situation.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Cet amendement vise à permettre le rattachement d'un département à une région limitrophe pour ce qui concerne le taux de majoration retenu, afin de tenir compte de la consistance du réseau observé et des différences existant à l'intérieur d'une région.

Cette proposition part d'un bon sentiment et souligne les effets de frontière liés au dispositif retenu. Ces derniers ne m'avaient pas échappé. Je tiens toutefois à préciser un point : d'après les informations que j'ai obtenues auprès de vos services, monsieur le ministre, le choix du niveau départemental ou du bassin de vie n'aurait pas sensiblement réduit les écarts liés au caractère forfaitaire de la majoration. En revanche, il aurait été source de complexité dans l'application du dispositif, notamment pour les transporteurs et les chargeurs, confrontés à une multiplicité de taux et de cas de figure.

Ne souhaitant pas recréer d'usine à gaz, la commission a émis un avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Tout d'abord, je remercie M. Montgolfier d'avoir souligné les vertus simplificatrices du dispositif, qui a maintenant un caractère opposable et sécurisant. Ceux qui ont encore besoin d'être convaincus sont, heureusement, de plus en plus rares ! Votre intervention vient conforter et saluer l'action que nous menons afin de mettre en œuvre le schéma le plus lisible possible.

Vous évoquez, monsieur le sénateur, la possible pertinence de l'échelon départemental. Or cette question a déjà été réglée par les lois Grenelle qui ont retenu le cadre régional pour ce dispositif : les taux sont calculés en fonction des périmètres de routes taxées, de la densité des trafics et de l'échelle régionale.

Par ailleurs, cet amendement, pour intéressant qu'il soit, permettrait de choisir le taux applicable : taux de la région d'origine, de la région limitrophe, voire de plusieurs régions, à l'instar, par exemple, de l'Eure-et-Loir, limitrophe de l'Île-de-France et de la Haute-Normandie. Or le dispositif n'a pas prévu une telle possibilité. Cela risque de compliquer la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

**M. Gérard Cornu.** J'entends bien, monsieur le ministre, qu'il nous faut faire en sorte de simplifier. Or la simplification ne doit pas aller à l'encontre du pragmatisme !

L'amendement n° 49, déposé par Albéric de Montgolfier, est très pragmatique, car il vise la situation concrète que nous vivons en Eure-et-Loir. De plus, la rédaction retenue n'ouvre la voie qu'à une possibilité de rattachement à une région limitrophe, situation exceptionnelle s'il en est, et qui ne concerne que bien peu de départements...

Nous sommes tous, ici, des personnes pragmatiques, proches de la réalité du terrain. Cette possibilité de rattachement, qui ne concernera que quelques départements, dont l'un est proche de l'Île-de-France, peut s'avérer très intéressante. Le Sénat s'honorerait à voter cet amendement de bon sens.

**M. le président.** La parole est à M. Albéric de Montgolfier, pour explication de vote.

**M. Albéric de Montgolfier.** Encore une fois, monsieur le ministre, je ne souhaite pas revenir à des taux départementaux, ce qui serait sans doute trop complexe. Cependant, il

nous faut tenir compte de certaines spécificités locales. Hier soir, assez tardivement, nous avons ainsi évoqué les cas de l'Alsace et de la Bretagne, entre autres.

L'Eure-et-Loir, département qui compte 476 kilomètres de routes, dont 400 kilomètres de départementales, représente à lui seul, si l'on en croit les chiffres appelés précédemment, près de 10 % des 5 000 kilomètres du réseau routier taxable national. Les conséquences de l'application de ce dispositif seront très simples : les entreprises d'Eure-et-Loir seront pénalisées, car elles ne pourront pas répercuter le coût du transport. Elles envisageront de déménager, tout comme les centres de logistique. Il s'agit donc d'un cas très particulier, lié au trafic francilien, qui mérite une attention particulière.

Encore une fois, nous ne souhaitons pas remettre en cause le système du taux régional, qui semble être en effet facteur de simplification, mais plutôt tenir compte d'un certain nombre de spécificités, dont celle de l'importance du réseau local.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 49.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 76, présenté par M. Favier et Mmes Assassi et Cohen, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« En région Île-de-France, le taux fixé est majoré de 1,5 centimes d'euros par kilomètre. La somme ainsi collectée est affectée à l'établissement public Société du Grand Paris créé par l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

La parole est à M. Christian Favier.

**M. Christian Favier.** À rebours de nombreuses déclarations cherchant à vider l'écotaxe de son contenu *via* diverses exonérations, notre amendement vise à abonder les ressources de la Société du Grand Paris par une taxe additionnelle à l'écotaxe prévue dans ce projet de loi, afin d'augmenter les recettes de cette société publique chargée de réaliser les 200 kilomètres du métro automatique Grand Paris Express pour les quinze années à venir.

Grâce à cette contribution complémentaire, propre à l'Île-de-France, la Société du Grand Paris sera en mesure de mieux tenir ses engagements en levant un niveau d'emprunt plus important sans pour autant réduire les moyens de l'AFITF. Ce faisant, nous renforcerons les objectifs de cette écotaxe poids lourd, qui vise à inciter les chargeurs à privilégier des modes de déplacements alternatifs plus respectueux de l'environnement.

La région Île-de-France, vous le savez, est particulièrement concernée par cette démarche de réduction des nuisances, tant elle concentre sur son territoire de très fortes circulations de transit et de desserte, parmi les plus élevées d'Europe. Dans ce cadre, la réalisation du métro Grand Paris Express représente un enjeu considérable pour la région, en ce qu'il permettra une mobilité alternative grâce à une reconfiguration du réseau de transports collectifs. Sa réalisation jouera en faveur, d'une part, de la qualité de vie des Franciliens et de leur capacité à mieux se déplacer dans l'ensemble de la région, et, d'autre part, des entreprises de cette région, en désengorgeant les infrastructures routières, en réduisant les temps de parcours de leurs salariés et de transport de leurs marchandises, ce qui renforcera leur compétitivité.

Dans cette perspective, la taxe additionnelle que nous proposons, qui est de 1,5 centime d'euro par kilomètre, est finalement très modeste au regard des avantages économiques et sociaux attendus de la réalisation du Grand Paris Express.

Chacun sait, monsieur le ministre, les difficultés actuelles rencontrées par l'État pour dégager les sommes nécessaires à cet investissement, qui vient d'être évalué à 30 milliards d'euros. C'est pourquoi les élus locaux et les parlementaires de la région Île-de-France recherchent actuellement de nouvelles voies de financement pour mener à bien ce projet d'infrastructure majeur. Si j'en crois la presse, certains parlementaires ont d'ailleurs été reçus, hier, par le Premier ministre pour évoquer ce sujet.

Des propositions sont donc aujourd'hui sur la table, visant en particulier à réduire les taux et à allonger la durée des emprunts. Cependant, d'autres recettes doivent être recherchées. L'écotaxe poids lourd ainsi améliorée pourrait utilement participer au financement de ce grand projet d'intérêt général.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Cet amendement vise à majorer le taux de l'écotaxe dans la région Île-de-France. Cette majoration de 1,5 centime d'euro par kilomètre serait destinée à financer la Société du Grand Paris, et donc le Grand Paris Express, ainsi que d'autres projets importants dans la région capitale. Je peux bien évidemment comprendre ce souci tout à fait légitime. La nécessité d'entreprendre ces investissements très lourds en région parisienne est bien connue.

L'écotaxe représente néanmoins, selon moi, un effort d'ores et déjà important pour les transporteurs et les chargeurs. Il ne nous semble donc pas opportun, dans le contexte actuel, d'aller au-delà de ce qui a été prévu. Il faudra trouver d'autres sources de financement, d'autres recettes, car, comme je l'ai dit, la nécessité d'entreprendre ces investissements est évidente.

La commission a donc émis un avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Trouver des solutions de financement pour le Grand Paris est une louable intention. Comme vous le savez, ce dossier relève de la responsabilité de ma collègue et amie Cécile Duflot, et j'y participe pour la partie relative à l'optimisation du financement du Grand Paris Express.

Cela étant dit, nous discutons ici de l'écotaxe poids lourd, qui doit elle-même permettre de financer en partie l'AFITF. Si l'intention est louable, l'objet visé est sensiblement différent de ce qui nous occupe aujourd'hui. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

**M. Ronan Dantec.** Je soutiendrai l'amendement de nos collègues communistes, car l'esprit du dispositif proposé est intéressant.

Les transporteurs routiers perdent énormément d'argent en Île-de-France en raison de l'engorgement des voies. En l'absence de nouveaux flux financiers, et donc d'investissement massif vers de nouvelles offres de transport, il ne sera pas possible de faire évoluer cette situation.

Quant à la création d'une dynamique financière, dont les transporteurs routiers, dans un deuxième temps, seront aussi bénéficiaires, c'est également une bonne idée.

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

**M. Vincent Capo-Canellas.** Je partage la préoccupation exprimée par nos collègues du groupe communiste.

La question du financement du réseau express du Grand Paris est actuellement pendante. Elle est d'autant plus cruciale que le Gouvernement n'a pas inscrit dans la programmation budgétaire le milliard d'euros attendu pour assurer une bonne partie de ce financement. L'inquiétude prévaut donc dans toutes les collectivités qui doivent accueillir ces nouvelles gares.

Ronan Dantec a fait allusion aux difficultés rencontrées en Île-de-France pour assurer le transport de l'ensemble des habitants. Se pose aussi la question de la performance attendue par les touristes et par l'ensemble du secteur économique lié aux transports. Cependant, il ne me semble pas opportun de « charger » encore davantage des entreprises qui sont d'ores et déjà taxées au titre du Grand Paris.

Je partage le souci de clarification affiché dans cet amendement d'appel. Le Gouvernement doit présenter des positions claires, qui ne se limitent pas à la réduction des voies, des trains et au report à une date ultérieure de l'ensemble des travaux.

Vous êtes attendu sur tous ces points, monsieur le ministre. Je me réjouis donc que nos collègues communistes aient posé cette question, même si je n'approuve pas tout à fait la solution proposée. Par conséquent, je m'abstiendrai sur cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 76.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 66, présenté par MM. Bizet et Revet, est ainsi libellé :

Alinéa 7

1° Première phrase

Supprimer cette phrase.

2° Deuxième phrase

Remplacer le mot :

Ils

par les mots :

Ces taux

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** Monsieur le président, je retire cet amendement inspiré par le système allemand, qui n'était pertinent qu'adossé à un certain nombre d'exemptions.

**M. le président.** L'amendement n° 66 est retiré.

L'amendement n° 67, présenté par M. Bizet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« La majoration du prix de transport est considérée comme un transfert de charges, et non comme du chiffre d'affaires.

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** La majoration du prix de la prestation de transport vient en compensation du coût de la taxe, conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe VI, de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Comme elle ne constitue pas une prestation de transport produite, il ne s'agit pas de chiffre d'affaires, mais bien d'un transfert de charges.

Même si elle semble évidente, la précision que je propose d'introduire est importante. En effet, si la majoration était considérée comme du chiffre d'affaires, elle entraînerait des prélèvements obligatoires supplémentaires. Cette incidence comptable et financière, estimée entre 0,5 % et 1 % de charges supplémentaires, ne serait pas neutre pour les entreprises.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, je suis préoccupé depuis le début de ce débat par la compétitivité des entreprises françaises. J'espère que le présent amendement sera étudié au travers du prisme de la fiscalité des entreprises.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Cet amendement a pour objet de préciser que la majoration du prix de transport est considérée comme un transfert de charges, et non comme du chiffre d'affaires de l'entreprise. Il a des conséquences fiscales sur lesquelles nous souhaiterions entendre l'avis du Gouvernement, car nous ne sommes pas certains de maîtriser les conséquences concrètes de la modification proposée. La commission s'en remettra ensuite à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** La majoration en cause sera comptabilisée comme une recette dans le compte de résultat. Elle n'aura pas de conséquence notable en matière de résultat et d'impôt sur les sociétés, dans la mesure où elle sera contrebalancée par une croissance des charges due à l'acquittement de l'écotaxe par l'entreprise. L'opération sera neutre pour les transporteurs.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, pour explication de vote.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Monsieur le ministre, vous venez de nous indiquer que la majoration du prix des transports perçue en compensation du versement de l'écotaxe pèse lourdement sur les entreprises de transports routiers sera inscrite en tant que recette au compte d'exploitation. Pour ma part, je note que le projet de loi n'apporte aucune précision sur ce point.

Or, comme l'a dit mon excellent collègue Jean Bizet, si cette majoration n'est pas un transfert de charges et doit être considérée comme du chiffre d'affaires, elle déclenche des prélèvements obligatoires, notamment la TVA. La distinction est très importante : j'en suis désolée, mais, à ma connaissance, la TVA est affectée non pas au budget transport, mais au budget général.

Par conséquent, j'estime que nous devons étudier attentivement cette question. En tout cas, nous aurions gagné à ce que le projet de loi précise vraiment la nature de cette majoration. Est-ce un transfert de charges ? Ressort-elle du chiffre d'affaires ? La précision que demande d'introduire M. Bizet est très importante.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

**M. Gérard Cornu.** Les déclarations de M. le rapporteur ont fait naître en moi beaucoup d'espoir. Il s'en est remis à la sagesse de la Haute Assemblée tout en demandant à M. le ministre de nous fournir des explications complémentaires. Or j'ai trouvé celles-ci quelque peu alambiquées.

Pouvez-vous être plus précis, monsieur le ministre, afin que nous sachions si cette majoration constituera une nouvelle charge pour les entreprises ? Mais si telle n'est pas votre volonté, alors adoptons l'amendement de M. Bizet. Ce sera plus simple !

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

**M. Roland Ries, rapporteur.** J'ai bien entendu vos explications, monsieur le ministre.

Nous souhaitons, les uns et les autres, que les entreprises ne supportent pas de charge supplémentaire au titre de la compensation. Vous nous dites que tel sera bien le cas. Serait-il possible de le mentionner clairement dans le projet de loi, de façon à rassurer nos collègues ? Peut-être pourrions-nous présenter un sous-amendement à cette fin, car je ne suis pas certain que l'amendement de M. Bizet règle tout à fait le problème...

Nous sommes d'accord sur le principe ; reste à obtenir les garanties suffisantes.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Bizet, pour explication de vote.

**M. Jean Bizet.** M. le ministre a indiqué tout à l'heure que les entreprises n'auraient pas à supporter de surcharge financière. Par le biais du présent amendement, j'ai non seulement posé la question de la nature de la majoration, mais j'y ai également répondu. Si la Haute Assemblée le rejetait, 0,5 % à 1 % de charges supplémentaires pèserait sur les entreprises.

L'idée du rapporteur est certes louable, mais pourquoi compliquer les choses ? Il suffit tout simplement d'adopter cet amendement ! S'il n'était pas voté, et je ne dis pas cela par provocation, les entreprises subiraient en quelque sorte une double peine.

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

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Je vous confirme qu'à la majoration, qui figurera au titre d'une recette dans le compte de résultat, lequel englobe les frais de gestion, correspond une charge. Le dispositif est donc neutre fiscalement : il n'aura pas de répercussion en termes d'impôt sur les sociétés.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 67.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** L'amendement n° 74, présenté par M. de Legge, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Dominique de Legge.

**M. Dominique de Legge.** Lors de la mise en place de l'écotaxe, il avait été décidé de moduler son taux pour tenir compte de la spécificité des territoires périphériques, où le transport est davantage lié à l'économie locale qu'au transit interrégional. Le dispositif mis en place par le présent projet de loi ne remet pas en cause ces abattements pour les transporteurs, contrairement, de fait, à l'instauration du taux unique facturé aux chargeurs, lequel se traduit par une majoration de

taux dans les régions considérées. Il est donc à craindre que les transporteurs ne perçoivent une taxe supérieure à celle qu'ils acquitteront réellement.

Pour ma part, je souhaite éviter tout enrichissement sans cause résultant d'un prélèvement opéré au titre d'une taxe devant être acquittée dont le montant sera, en réalité, inférieur. Je ne sais pas si la suppression de l'alinéa 8 de l'article 7 que je propose est la bonne réponse à la question posée, mais cette proposition vise à instituer une sorte de traçabilité en matière de facturation. Elle permettrait, dans le cadre de négociations entre chargeurs et transporteurs, de bien répercuter sur les chargeurs la mise en place du taux unique.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Cet amendement vise à supprimer l'obligation de faire apparaître sur la facture la majoration de prix, soit un élément important du dispositif. Son adoption reviendrait à remettre en cause le caractère contraignant du système, voire sa logique générale, ce qui n'est pas souhaitable, ainsi que la répartition entre la perception de l'écotaxe, d'un côté, et la compensation opérée à l'égard du donneur d'ordre, de l'autre.

La commission a donc émis un avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Je ne suis pas plus favorable à cet amendement que la commission. En effet, comme l'a souligné M. le rapporteur, il tend à supprimer la mention en pied de facture, qui constitue une protection pour les transporteurs. Il y a beaucoup moins d'incertitude dans le dispositif, très proche de la réalité, que le Gouvernement souhaite instituer, que dans celui initialement prévu.

Quoi qu'il en soit, j'y insiste, la mention en pied de facture est une mesure de protection vis-à-vis du transporteur. Tous ceux, tels M. Bizet, qui souhaitent agir en ce sens ne manqueront pas de rejeter le présent amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Dominique de Legge, pour explication de vote.

**M. Dominique de Legge.** J'entends bien les explications données par le rapporteur et le ministre, mais ils n'ont pas répondu à ma question ; peut-être me suis-je mal exprimé...

Avec la mise en place du taux unique, des chargeurs paieront une taxe supérieure, mentionnée sur la facture, à celle que le transporteur devra acquitter. Je voudrais être certain que le mécanisme qui va être instauré aura une répercussion non seulement sur les transporteurs, mais aussi sur les chargeurs. L'institution d'abattements destinés à tenir compte du caractère périphérique d'un certain nombre de régions visait en effet l'ensemble de l'économie, et pas seulement l'activité des transporteurs.

**M. le président.** La parole est à Mme Odette Herviaux, pour explication de vote.

**Mme Odette Herviaux.** Je comprends les motivations de M. de Legge, mais je ne suis pas persuadée que son amendement soit le véhicule adapté pour régler la question qu'il a soulevée.

J'avais compris que les abattements n'étaient pas remis en cause et que leur répercussion sur le chargeur n'était pas source d'enrichissement sans cause. Il serait sans doute nécessaire d'obtenir des précisions complémentaires sur ces points.

Je souhaite profiter de mon intervention pour revenir sur la raison qui a justifié l'instauration d'abattements : la périphéricité, évoquée fort justement par M. de Legge.

J'ai eu l'impression, hier soir, que certains collègues étaient quelque peu chagrins de constater que certaines régions avaient obtenu des abattements. Dans ma région, Anne de Bretagne n'y est absolument pour rien ! (*Sourires.*) Je vous rappelle qu'en 1962, à la suite du discours du général de Gaulle, un contrat de plan avait été proposé à ma région afin de lutter contre sa périphéricité. D'un commun accord, toutes les collectivités locales avaient alors décidé d'affecter ces crédits afin d'instaurer la gratuité sur leur réseau routier, qui ne comporte donc pas d'autoroutes payantes.

Il s'agissait alors de reconnaître la volonté d'un territoire de lutter contre sa périphéricité.

Monsieur de Legge, je partage vos préoccupations. Il serait dommage de perdre d'un côté ce que nous avons gagné de l'autre. Cela étant précisé, je fais tout à fait confiance au texte.

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

**M. Roland Ries, rapporteur.** Je reconnais qu'il y a bien là une difficulté, monsieur de Legge, mais elle est inhérente au système. J'ai souligné hier soir que ce système, sans être parfait, était le moins mauvais possible.

**M. Bruno Sido.** Eh oui !

**M. Roland Ries, rapporteur.** C'est la raison pour laquelle nous avons mis en place un comité de suivi, chargé de mesurer les éventuelles distorsions entre le paiement au réel de l'écotaxe et le forfait de compensation.

Nous verrons bien ce qu'il adviendra. Peut-être n'y aura-t-il pas une adéquation absolue, mais le système a été conçu pour que le forfait soit aussi proche possible de la réalité, telle qu'on peut la prévoir aujourd'hui.

Ce forfait est en effet fondé sur la densité du réseau taxable ainsi que sur son utilisation, qui pourrait évoluer du fait de l'instauration de la taxe. Le comité de suivi sera attentif aux éventuelles distorsions, afin de pouvoir les corriger le cas échéant.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 74.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 11, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 12

1° Remplacer les mots :

au C

par les mots :

à la première phrase du C

2° Supprimer les mots :

dans sa rédaction issue de l'article

de la loi n° ... du ... de finances rectificative pour 2012

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** Il s'agit d'un amendement de précision rédactionnelle, qui ne devrait pas poser de problème.

J'indique que la commission a émis un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Il est favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 11.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 9 rectifié, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Avant le 1<sup>er</sup> septembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration instituée par le présent article sur les prix du transport. Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** Cet amendement tend à prévoir la remise au Parlement, par le Gouvernement, d'un rapport dressant un bilan du dispositif de majoration instauré par le présent article un an après son entrée en vigueur.

Ce rapport doit permettre au Parlement d'apprécier si le dispositif remplit bien l'objectif qui lui a été assigné, à savoir une prise en charge de l'écotaxe poids lourds acquittée par les transporteurs, les utilisateurs de transport routier de marchandises et les donneurs d'ordre. Il s'agit d'en faire le bilan et d'évaluer sa pertinence, étant entendu que des corrections pourront lui être apportées à l'issue de cette période d'un an.

**M. le président.** L'amendement n° 51 rectifié *bis*, présenté par MM. Tandonnet, Capo-Canellas et Détraigne, Mme Létard, MM. Merceron, Dubois et Roche et Mme Dini, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Avant le 1<sup>er</sup> septembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration instituée par le présent article sur les prix du transport. Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle internationale, nationale et régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

**M. Vincent Capo-Canellas.** Cet amendement s'inscrit dans la même logique que le précédent, présenté par le rapporteur. Il s'agit d'élargir l'objet du rapport qui sera remis par le Gouvernement au Parlement.

Ce rapport dressera un bilan du dispositif de majoration instauré par le présent article, un an après son entrée en vigueur. Notre amendement précise que ce rapport devra également comporter une analyse des conséquences internationales de la mise en œuvre de l'écotaxe. Celle-ci permettra de savoir comment cette taxe est payée par les transporteurs étrangers, d'évaluer la capacité d'Ecomouv à récupérer les éventuelles sommes impayées et de mesurer la probable distorsion de concurrence entre les transporteurs.

**M. le président.** L'amendement n° 68 rectifié, présenté par MM. Bizet, Cornu, Doublet, D. Laurent, Pointereau et Revet et Mme Sittler, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Le Gouvernement remet au Parlement, dans l'année suivant l'entrée en vigueur de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes, un rapport rendant compte de son impact et des difficultés qu'a pu soulever sa mise en œuvre.

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** Cet amendement vise à permettre au Parlement de disposer d'une évaluation de l'impact du dispositif, un an après sa mise en œuvre.

Je sais bien que, ici comme à l'Assemblée nationale, nous croulons sous les rapports, mais ce dispositif est si complexe qu'il serait intéressant de faire le point au bout d'une année.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Les amendements n°s 51 rectifié *bis* et 68 rectifié vont dans le même sens que l'amendement n° 9 rectifié. Je demande donc à leurs auteurs de bien vouloir les retirer au profit de ce dernier.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Je partage l'avis de la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 9 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, les amendements n°s 51 rectifié *bis* et 68 rectifié n'ont plus d'objet.

Avant de mettre aux voix l'article 7, je donne la parole à Mme le rapporteur pour avis.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur pour avis de la commission des finances.** Je voudrais revenir, tout d'abord, sur l'intervention de Mme Didier sur l'article 7, qui a notamment porté sur le recouvrement de l'écotaxe.

Il est vrai que ce recouvrement coûtera bien 230 millions d'euros, ce qui n'est pas rien !

Il est vrai également que cette taxe rapportera 760 millions d'euros à l'État. Vous avez cependant oublié de dire, ma chère collègue, qu'elle rapportera aussi 160 millions d'euros aux collectivités territoriales.

**M. Bruno Sido.** Ce n'est pas beaucoup !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur pour avis.** C'est en effet insuffisant... *(Sourires sur les travées de l'UMP.)*

Le coût du recouvrement de la taxe peut paraître important, puisqu'il représente environ 20 % de son produit. En Allemagne, il est de l'ordre de 15 %. Évidemment, si on compare ces chiffres au coût de recouvrement de l'impôt sur le revenu – 1,2 %, si je ne m'abuse –, on voit qu'on ne joue pas dans la même cour... Cependant, il s'agit d'un

dispositif complètement nouveau. Les investissements seront amortis sur une très courte durée : une dizaine d'années. Vous avez aussi oublié de dire que, à la fin du contrat, l'investissement reviendra à l'État. On peut être pour ou contre les partenariats public-privé, mais il ne faut pas oublier cette donnée essentielle ! Cela change tout de même quelque peu la donne, et nous devons en tenir compte dans notre appréciation.

Je considère, ensuite, que les amendements déposés sur cet article visent tous – il faut leur rendre cet hommage ! – à garantir plus d'équité. Il est vrai, en effet, que le système forfaitaire, qui a été choisi, est inéquitable, soit parce que le transporteur répercute plus qu'il ne paie, soit parce qu'il fait l'inverse.

Puisque nous parlons d'équité, il nous faut examiner la question de la définition du réseau taxable. Sur ce point, il faut raisonner toutes choses égales par ailleurs, comme le disent les économistes. À la commission des finances, nous avons examiné la situation à partir du réseau tel qu'il est, avec les 10 000 kilomètres choisis par l'État et les 5 000 kilomètres choisis par les collectivités territoriales.

On nous dit que le terme « choisi » ne convient pas et que rien n'a été imposé aux collectivités territoriales. Certes, mais peut-être certains tronçons vont-ils désormais paraître nécessaires.

Je souhaiterais donc que nous nous engagions à revoir le périmètre taxable, car c'est ce qui détermine le caractère équitable, ou non, du dispositif. Le comité de suivi, s'il est mis en place, pourrait ainsi, bien sûr à la demande des collectivités territoriales – il ne s'agit pas de leur imposer quoi que ce soit ! –, se pencher sur l'assujettissement de certaines portions routières à l'écotaxe.

Quand le réseau taxable a été défini, personne ne mesurait encore, comme nous le faisons aujourd'hui dans cet hémicycle, l'importance de l'enjeu. J'en ai discuté avec des présidents de conseil régional, que l'on ne peut pas vraiment accuser d'être de mon bord politique : ils découvrent actuellement le problème ! Et certains présidents de conseil général se trouvent dans la même situation. Ce n'est pas pour rien que j'ai intégré la carte du réseau dans mon rapport : très peu nombreux sont ceux qui l'ont regardée !

Je conclurai sur un point très positif. Grâce à l'article 7 du projet de loi, il y aura en principe une véritable neutralité de la charge pour les entreprises françaises de transport. C'est peut-être l'élément le plus important : le système sera sécurisé par la loi. Il faut y insister, car c'était la condition *sine qua non* de l'acceptation de la taxe sur la circulation des poids lourds par les transporteurs.

Je veux le répéter dans cet hémicycle : même si des imperfections demeurent, il est très important que cette disposition soit inscrite dans la loi. J'espère aussi que vous accepterez, monsieur le ministre, de suivre le dispositif afin de le faire évoluer.

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

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Mme Des Esgaulx vient d'insister sur le décalage entre la mise en place du dispositif, dont nous voyons combien elle est difficile, et la période à laquelle les collectivités locales ont été interrogées.

À l'origine, personne n'avait une pleine conscience, même en imagination, de ce que pouvait représenter la mise en place de ce dispositif, qui traduit un nouveau rapport aux infra-

structures. Nous mesurons aujourd'hui non seulement les difficultés liées aux effets de la majoration, mais aussi – un certain nombre d'entre vous l'ont souligné – la vraisemblable imperfection des itinéraires prévus pour le réseau taxable.

Je dirai quelques mots du PPP que l'État a conclu avec Ecomouv. On peut regretter cette formule, mais elle s'applique, et il est nécessaire que le dispositif soit le plus sécurisant possible. Nous sommes attentifs à ce que les professionnels n'abandonnent pas la future mise en place de l'écotaxe poids lourds en ayant des craintes quant à la clarté ou des doutes sur l'efficacité du dispositif.

Ce dispositif est aujourd'hui spécifique à la France, mais nous devons veiller à ce que l'interopérabilité du système permette une plus grande souplesse.

Le recours à un PPP a un coût, c'est vrai ; nous en avons évoqué le montant lors des auditions en commission. Le contrat porte sur une durée de 159 mois, c'est-à-dire 13 ans et 3 mois : 21 mois de déploiement ; 11 années et 6 mois d'exploitation.

Le coût important d'Ecomouv s'explique en partie, comme l'a souligné Mme Des Esgaulx, par sa nouveauté ; nous en mesurons d'ailleurs les difficultés. À titre de comparaison, même si les deux systèmes ne sont pas vraiment comparables, l'opérateur allemand perçoit 600 millions d'euros pour 12 000 kilomètres de réseau taxable, tandis que nous verserons 250 millions d'euros pour 15 000 kilomètres.

En outre, Ecomouv devrait employer environ 300 personnes pour réaliser sa mission ; nous y serons attentifs.

Quoi qu'il en soit, que nous soyons convaincus ou non, l'État a pris un engagement contractuel. Le système commençant à se déployer sur les réseaux, il aurait été contractuellement coûteux et techniquement difficile, car insécurisant, de le remettre en cause. Il appartient désormais à Ecomouv – je suis persuadé que la Haute Assemblée partagera mon opinion ! – de montrer la pleine efficacité du dispositif. Nous serons exigeants de ce point de vue, et je ne manquerai pas de le rappeler dans quelques jours.

L'article 7 est un article important, et je me réjouis qu'il ait suscité des échanges.

Je vous remercie, madame Des Esgaulx, d'avoir souligné, comme M. le rapporteur auparavant, la nécessité de sécuriser et de simplifier le dispositif. Les dispositions du décret du 6 mai 2012 – je le dis sans jeter l'anathème sur telle ou telle disposition dont nous avons hérité – étaient de nature à démultiplier les contentieux. En effet, l'individualisation était totalement imparfaite : lorsqu'il était impossible d'individualiser le coût du transport, le paiement était automatiquement forfaitaire. En outre, il était malaisé pour les transporteurs de distinguer sur chaque parcours les tronçons soumis à taxation de ceux qui ne l'étaient pas.

Lorsqu'il s'agissait de transporteurs isolés, cela posait moins de difficultés, car ils empruntaient un seul itinéraire. En revanche, pour les groupements de transporteurs empruntant des itinéraires différents, le dispositif devenait absolument insupportable et ingérable.

Je vous le dis, le risque d'enrichissement sans cause est nul. Les disparités seront en effet minimales, et vraisemblablement gommées par le coût de gestion du dispositif, qui ne s'appliquera au détriment ni des transporteurs ni des chargeurs. Dès lors, le mécanisme de répercussion assurera la plus grande sécurité pour chacun. Comme l'ont indiqué Mme Des

Esgaulx et plusieurs d'entre vous, une fois mis en place prudemment, le dispositif sera enfin opérant, sécurisé et stabilisé.

Ainsi, dès les prochains mois, peut-être dans un an, le comité de suivi, dont j'ai approuvé la création, pourra supprimer les scories pouvant subsister dans le dispositif et procéder aux nécessaires adaptations dans les territoires, comme la mise en place d'itinéraires alternatifs de contournement permettant d'éviter les tronçons taxables.

Il nous reviendra alors d'apporter des réponses dans le cadre de ce comité de suivi, qui sera chargé d'élaborer un rapport sur l'application du dispositif.

**M. le président.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

**Mme Évelyne Didier.** Madame la rapporteur pour avis, monsieur le ministre, nous avons au fond dit les mêmes choses. Toutefois, vous n'empêchez pas le groupe CRC de regretter le recours à un PPP. Nous considérons ainsi que les douanes détenaient les compétences techniques nécessaires à la mise en place du dispositif.

Vous ne nous empêchez pas non plus de penser que les entreprises privées ne s'engagent pas dans un contrat PPP sans bénéfices à la clé. (*Évidemment! sur plusieurs travées.*)

**M. Bruno Sido.** Certes, elles ne donnent pas dans le bénévolat!

**Mme Évelyne Didier.** Chacun peut avoir son opinion. Pour notre part, nous aurions préféré un montage public.

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

**M. Vincent Capo-Canellas.** L'article 7 est sans doute l'article clé de ce projet de loi, en tout cas celui qui aura suscité le plus de réactions, avant et pendant son examen proprement dit.

Je vous disais hier, monsieur le ministre, qu'on ne sortait de l'ambiguïté qu'à son détriment. Nous y sommes! Vous m'aviez alors répondu, citant Danton, qu'il fallait faire preuve d'audace. Soit.

Nous devons en effet faire preuve de responsabilité afin de sortir de la situation actuelle, qui est une sorte d'entre-deux, dans la mesure où l'écotaxe adoptée dans le cadre de la loi Grenelle n'est toujours pas entrée en application. Les professionnels du transport que j'ai auditionnés nous demandent de trouver une solution, car ils ne peuvent se satisfaire de cette « zone grise » : ils ont besoin de visibilité.

Mme Des Esgaulx a qualifié, dans son rapport, le système que vous nous proposez de « moins mauvais possible ». Je partage son point de vue. C'est pourquoi je voterai l'article 7.

L'apport de M. le rapporteur de la commission du développement durable, c'est-à-dire l'introduction d'une clause de revoyure, est somme toute relatif. Il permettra cependant de régler ultérieurement la situation des professions dont nous n'avons pu traiter aujourd'hui. Cette situation ne laisse d'ailleurs pas de m'inquiéter. Je souhaite donc que les engagements pris par le Gouvernement de réexaminer ces cas *a posteriori* soient effectivement tenus.

Considérant qu'il n'est pas possible, d'un côté, de voter le Grenelle de l'environnement, et, de l'autre, de ne pas créer les conditions de sa mise en application, je voterai à titre personnel, et dans un esprit de responsabilité, pour l'article 7. Je précise néanmoins que plusieurs membres du groupe UDI-UC, qui ont défendu des amendements hier, s'abstiendront.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Bizet, pour explication de vote.

**M. Jean Bizet.** J'ai abordé la discussion de ce texte en disant très clairement oui à l'écotaxe, mais non à son application sans discernement.

J'avoue que, à ce stade de la discussion, qui est loin d'être achevée, nous penchons vers le second terme de l'alternative, ce qui risque de fragiliser encore davantage la compétitivité des entreprises de nos territoires, les PME comme les TPE, et notamment les entreprises agroalimentaires qui auraient justement besoin d'une certaine exemption.

Ce texte, qui manque quelque peu de prospective et de souffle, n'a pas répondu aux besoins. Compte tenu, notamment, du fossé qui continue de se creuser entre la France et son premier concurrent, l'Allemagne, j'estime préférable de m'abstenir sur l'article 7.

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 7, modifié.

(*L'article 7 est adopté.*)

#### Articles additionnels après l'article 7

**M. le président.** L'amendement n° 12 rectifié, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3223-3 du code des transports est ainsi modifié :

1° Les références : « L. 3222-1 à L. 3222-3 » sont remplacées par les références : « L. 3222-1 et L. 3222-2 » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'article L. 3222-3 leur est applicable lorsque le loueur est le redevable destinataire des avis de paiement des taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. »

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** Dans sa rédaction actuelle, l'article L. 3223-3 du code des transports dispose que la majoration du prix du transport qu'il prévoit s'applique aux contrats de location de véhicules avec conducteur.

Cette disposition se justifie si le loueur est effectivement le redevable de la taxe. Or l'article 272 du code des douanes dispose : « Toutefois, lorsque le véhicule de transport de marchandises fait l'objet soit d'un contrat de crédit-bail, soit d'un contrat de location, la taxe est due solidairement par le locataire ou le sous-locataire, le conducteur ou tout utilisateur. Le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable. Un décret précise les conditions particulières qui en découlent pour le loueur ».

L'amendement proposé vise à garantir que la majoration du contrat de location ne s'applique que dans les cas où le loueur est effectivement redevable de l'écotaxe, c'est-à-dire destinataire des avis de paiement.

J'indique que la commission a émis un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué*. Il est favorable.

**M. le président**. Je mets aux voix l'amendement n° 12 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président**. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 7.

Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 38, présenté par MM. Cléach, Bizet et G. Larcher et Mme Primas, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Pour prendre en compte les taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* et 285 *septies* du code des douanes, les redevables autres que ceux visés à l'article L. 3221-1 du code des transports appliquent de plein droit les dispositions prévues au présent article.

II. – Le prix afférent à la marchandise transportée prend en compte de plein droit les charges liées aux taxes acquittées visées au I.

Ce prix peut donc se voir imputer un montant forfaitaire par kilomètre parcouru en fonction de l'itinéraire le plus court, et quel que soit l'itinéraire réellement emprunté, entre le point de chargement et de déchargement des marchandises transportées, et pour les transports internationaux, en fonction des points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.

Ce forfait correspond à l'incidence moyenne des taxes mentionnées au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de ces taxes. Il tient compte également des frais de gestion afférents à ces taxes et supportés par les redevables.

Il est fixé par un arrêté du ministre chargé des transports.

La facture fait apparaître ce montant.

La méconnaissance du présent article peut exposer le co-contractant du redevable des taxes visées au I à la sanction prévue à l'article L.3242-3 du code des transports.

III. – Les I et II sont applicables :

1° À compter de la date fixée par l'arrêté du ministre chargé des transports, en ce qui concerne la taxe prévue à l'article 285 *septies* du code des douanes ;

2° À compter de la date fixée par l'arrêté du ministre en charge des transports, en ce qui concerne la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes.

IV. – Les dates prévues au III conditionnent l'application des articles 269 à 283 *quater* et 285 *septies* du code des douanes aux redevables auxquels s'appliquent les I et II.

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet**. Cet amendement vise à assurer l'équité de traitement entre les transporteurs publics et les transporteurs pour compte propre.

Depuis la loi d'orientation des transports intérieurs, dite loi LOTI, du 30 décembre 1982, le transport pour compte propre n'est défini que par défaut, par rapport au transport public pour compte de tiers.

Or le transport pour compte propre est directement impacté par la mise en œuvre du dispositif écotaxe, les articles 269 à 283 et 285 *septies* du code des douanes ne faisant pas de distinction selon la nature du transport, mais seulement en fonction du type de véhicule, et ce alors que, prévue uniquement par l'article L. 3222-3 du code des transports, applicable au transport pour compte d'autrui, la répercussion initialement prévue ou la majoration forfaitaire du prix de transport, en cours de discussion dans le cadre du présent projet de loi, ne bénéficie qu'aux activités de transport public routier de marchandises.

La loi Grenelle d'août 2009, à l'origine du dispositif, prévoyait, certes, qu'une écotaxe serait prélevée sur les poids lourds à compter de 2011, mais qu'elle serait « répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises ». Il était par ailleurs prévu que l'État étudierait « des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises. »

**M. le président**. L'amendement n° 54 rectifié, présenté par MM. Capo-Canellas et Bockel, Mme Dini et MM. J. Boyer, Détraigne, Merceron, Pozzo di Borgo, Roche et Tandonnet, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports, il est inséré un chapitre unique ainsi rédigé :

« Chapitre unique

« Transport routier privé de marchandises

« *Art. L. 3231-1.* – Les entreprises qui transportent à l'aide de leurs propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur une marchandise dont elles sont propriétaires ou qui a été vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée, traitée ou réparée par elles effectuent un transport privé de marchandises.

« *Art. L. 3231-2.* – Pour les entreprises visées à l'article L. 3231-1 le prix de la prestation afférente à la marchandise transportée ou le prix de vente de la marchandise transportée prend en compte de plein droit les charges liées aux taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* et 285 *septies* du code des douanes dont elles se sont acquittées. »

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

**M. Vincent Capo-Canellas**. Le présent amendement a pour objectif de permettre aux entreprises réalisant des transports pour compte propre d'intégrer l'impact de l'écotaxe poids lourds dans le prix des prestations qu'elles réalisent au titre de leur activité principale.

Cela concernera notamment les entreprises du bâtiment, qui utilisent leurs véhicules pour le transport de marchandises. Elle s'appliquera aussi aux entreprises exerçant une activité principale de négoce de marchandises, mais aussi de location, de production, d'extraction, de traitement ou de réparation de marchandises.

L'amendement vise à accorder aux entreprises concernées par le transport pour compte propre le droit de répercuter l'écotaxe poids lourds dans leurs prix, en bénéficiant de la majoration forfaitaire instituée par l'article 7.

**M. le président.** L'amendement n° 73 rectifié, présenté par MM. Bizet, Doublet et D. Laurent, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. L... - Pour prendre en compte les taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* et 285 *septies* du code des douanes qu'elles auront acquittées, les entreprises non inscrites au registre national des entreprises de transport routier majorent de plein droit leur facture, à raison de la livraison au client ou de la collecte auprès du fournisseur, d'un montant forfaitaire au titre de leur contribution à l'entretien des infrastructures routières. Un arrêté du ministre chargé des transports vient définir les conditions d'établissement de ce forfait. »

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** Cet amendement vise à permettre aux entreprises de commerce interentreprises livrant leurs marchandises, à l'instar des grossistes-distributeurs, de pouvoir bénéficier d'un dispositif de majoration de plein droit de leurs opérations de livraison auprès de leurs clients, ou de leurs opérations de collecte auprès de leurs fournisseurs. Nous avons là affaire à un seul et même acteur, dont l'activité de transport est accessoire de l'activité commerciale proprement dite.

Le secteur d'activité des grossistes-distributeurs étant composé à 95 % de PME, parmi lesquelles 80 % sont des TPE, il apparaît par conséquent nécessaire et légitime de permettre à ces entreprises de faire jouer le mécanisme compensateur de l'article 7 en définissant un système de répercussion de l'écotaxe applicable à cette activité interentreprises.

**M. le président.** L'amendement n° 80 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, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports, il est inséré un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre unique

« Transport routier pour compte propre

« Art. L. ... – Pour les entreprises qui transportent des marchandises pour leur compte propre, le prix de la prestation afférente à la marchandise transportée ou le prix de vente de la marchandise transportée prend en compte de plein droit les charges liées aux taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* et 285 *septies* du code des douanes. »

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

**M. Jean-Claude Requier.** Cet amendement est similaire à celui qu'a présenté Vincent Capo-Canellas. Il vise à permettre aux entreprises qui transportent leurs marchandises pour leur propre compte de répercuter les charges qu'elles supportent au titre de l'écotaxe poids lourds dans les prix des prestations qu'elles réalisent au titre de leur activité principale. Cela concerne, par exemple, les entreprises du bâtiment, qui transportent leur matériel.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** L'amendement n° 38 vise à instaurer un mécanisme de majoration des prix des marchandises transportées par des entreprises dites « transporteurs pour compte propre », c'est-à-dire celles qui n'ont pas recours à des transporteurs pour compte d'autrui.

Le mécanisme de majoration prévu à l'article 7 tend à répercuter les charges liées à l'écotaxe sur le donneur d'ordres. Lorsqu'une entreprise ne fait pas appel à un transporteur pour compte d'autrui, mais qu'elle transporte ses marchandises pour compte propre, sa prestation inclut nécessairement le coût du transport, y compris l'écotaxe acquittée. Cet amendement apporte à la loi une précision qu'il ne me semble pas utile d'indiquer. Il semble donc logique qu'il n'y ait pas de mécanisme de majoration spécifique dans ce cas-là. La commission a émis un avis défavorable.

Il en va de même pour l'amendement n° 54 rectifié, qui a le même objet.

L'amendement n° 73 rectifié tend aussi à instaurer un dispositif de majoration, qui apparaîtrait sur la facture, pour les entreprises de commerce interentreprises livrant leurs marchandises. La commission a choisi de solliciter l'avis du Gouvernement sur ce point. À titre personnel, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

Enfin, l'amendement n° 80 rectifié a également pour objet d'instaurer un dispositif de majoration. J'ai déjà exprimé nos réserves sur la création d'un dispositif de répercussion destiné aux transporteurs pour compte propre ; je n'y reviens donc pas. L'avis de la commission est défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Le mécanisme de majoration obligatoire du prix, lequel est librement et contractuellement déterminé, ne peut qu'être exceptionnel, limité et justifié pour des raisons d'intérêt général. C'est précisément le dispositif que nous avons mis en place pour le cas du transport pour compte d'autrui, du fait de l'inégalité des rapports de forces entre les parties.

Pour ce qui concerne les entreprises de transport pour compte propre, l'effet de la taxe est aujourd'hui extrêmement limité. Le coût du transport est de l'ordre de 20 % et l'écotaxe poids lourds y ajoute 4 %, c'est-à-dire l'équivalent de 1 % du prix global de l'activité. L'impact de la taxe est donc noyé. L'augmentation étant minime, il n'y a pas de justification d'intérêt général à mettre en place un dispositif de majoration des prix des prestations.

Dans ce cas précis, nous pouvons distinguer deux possibilités : soit il est possible d'isoler l'activité de transport par un contrat spécifique et, dans ce cas, la répercussion est tout à fait possible ; soit cette distinction n'est pas possible et la majoration pourra être répercutée sur le prix.

J'émet un avis défavorable sur ces quatre amendements.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 38.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote sur l'amendement n° 54 rectifié.

**M. Vincent Capo-Canellas.** Premièrement, M. le rapporteur a estimé que la précision apportée par cet amendement était inutile ou superfétatoire. Je suis tenté de lui répondre que si cela va sans dire, cela ira toujours mieux en le disant ! Si la loi est claire, on pourra plus utilement s'y référer.

Deuxièmement, M. le ministre nous a précisé que le surcoût, pour les entreprises, serait de l'ordre de 1 %. Je me permets de lui faire observer que de tels ordres de grandeur ne sont pas négligeables pour de petites entreprises.

**M. Jean Bizet.** Exactement !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 54 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 73 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 80 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 48, présenté par M. de Montgolfier et les membres du groupe Union pour un mouvement populaire, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le IV de l'article 270 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxé. »

La parole est à M. René-Paul Savary.

**M. René-Paul Savary.** La mise en place de l'écotaxe poids lourds risque de s'accompagner d'un fort report de trafic sur le réseau non taxé, comme on a pu l'observer en Alsace après l'instauration d'une écotaxe poids lourds en Allemagne.

Les conséquences seraient insupportables pour des réseaux routiers qui ne sont pas destinés à recevoir le trafic des poids lourds. Le risque est d'autant plus avéré que les fabricants de boîtiers destinés à la facturation de « l'écotaxe » vendent en même temps des solutions d'optimisation pour éviter d'emprunter les routes taxées. C'est pourquoi il convient d'observer les conséquences de l'instauration de la taxe et de réviser la liste des itinéraires taxables en cas d'évolution forte de trafic due à un report.

Monsieur le ministre, vous nous avez dit, il y a quelques instants, que vous étiez tout à fait déterminé à évaluer le dispositif après un an de fonctionnement. Or il me semble important de prévoir une garantie de révision. En effet, si l'on constate des reports de trafics, que nous soupçonnons déjà dans certains départements, il faudra pouvoir « corriger le tir ».

En ce qui concerne mon département, malgré un avis défavorable du conseil général, un décret a été pris pour taxer un certain nombre d'itinéraires, alors que l'on sait qu'il existe un risque de report. Même si cette taxe apporte une recette aux départements, qui ne sont pas insensibles à la

perspective de recettes nouvelles, il importe de veiller à éviter un transfert du trafic vers des routes qui ne sont pas en mesure de le supporter.

J'ajoute que la recette prévue est relativement minime par rapport au coût d'entretien des routes. Dans le département de la Marne, si l'évaluation est correcte, elle permettra seulement de refaire un à deux kilomètres de routes départementales par an, pour un réseau total de 4 200 kilomètres. Il convient donc de relativiser cet apport financier.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Cet amendement vise à rendre possible la révision du réseau local soumis à l'écotaxe en prévoyant une révision du décret qui le détermine, sur demande des collectivités territoriales.

L'idée est intéressante, car il faudra faire preuve de pragmatisme en observant les reports de trafic vers des axes non pertinents, peu adaptés à ces flux supplémentaires éventuels. Dans sa rédaction actuelle, l'amendement ne me semble cependant pas opérationnel : quelles collectivités pourraient demander cette révision ? Selon quelles modalités ? Rien n'est précisé.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement dans l'état actuel de sa rédaction.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Monsieur le sénateur Savary, vous avez souligné la modicité des recettes de l'écotaxe pour les départements, en indiquant qu'elle permettrait seulement la rénovation d'un à deux kilomètres de voies. Vous apportez ainsi la preuve de ce que j'ai essayé de vous démontrer auparavant : le réseau local n'est pas taxé de manière écrasante, et les livraisons et autres activités des transporteurs locaux ne seront pas pénalisées.

J'ajoute que le décret du 27 juillet 2011 prévoit la possibilité de revoir et d'adapter l'ensemble du dispositif, notamment la révision du réseau local taxable. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Sido, pour explication de vote.

**M. Bruno Sido.** Autant de départements, autant de réalités ! Nous avons évoqué hier soir la situation des départements de montagne, et celle des transporteurs de lait et de bestiaux. Si deux millions d'euros pour 4 000 kilomètres de réseau sont insuffisants pour le département de la Marne, pour la Haute-Marne, qui dispose d'un réseau équivalent, une telle somme est importante. Nous percevons donc clairement l'effet pervers de cette loi.

De proche en proche, si l'État, qui n'autorise pas le Coyote, admet la vente de boîtiers qui permettent de connaître les portions du réseau non taxées, tout le réseau départemental finira par être taxé, si l'on pousse à l'extrême la logique des auteurs de l'amendement. Par conséquent, l'économie départementale se trouverait totalement pénalisée. J'insiste donc sur les situations absurdes qui résulteront de calculs de ce type. Je me suis peut-être expliqué un peu malhabilement hier soir sur ce point, mais je puis affirmer que ce n'est pas ce que nous recherchions dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Cela dit, allons-y, monsieur le ministre ! Certains départements, dont celui que j'ai l'honneur de présider, souhaitent qu'un certain nombre de voies – autoroutes, routes nationales ou départementales – soient prioritairement empruntées par le grand transit. Vos services, monsieur le ministre, ont refusé

de taxer ces portions et cela me paraît dommage. Je veux bien entrer dans le jeu de ce mécanisme, mais certains itinéraires, dans ces conditions, doivent être taxés, afin que le produit de la taxe permette au moins de reboucher les trous des voies empruntées !

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

**M. Gérard Cornu.** Il est vraiment dommage que M. le rapporteur et M. le ministre n'aient pas émis un avis favorable sur cet excellent amendement. Un certain nombre de présidents de conseil général siègent parmi nous et ils savent ce que cette taxe va coûter aux départements. Même si elle apporte des recettes, nous savons parfaitement que, grâce aux nouvelles technologies comme le GPS, certains poids lourds n'emprunteront pas les routes taxées, ce qui aura des conséquences pour les équipements routiers à la charge des départements.

Cet amendement pragmatique vise à permettre aux collectivités territoriales de demander une révision du réseau taxé. On nous reproche une rédaction imprécise, mais nous savons très bien quelles sont les collectivités concernées : il s'agit des conseils généraux. Une telle disposition serait donc relativement simple à mettre en œuvre.

Monsieur le ministre, vous avez insisté sur la simplicité. En l'espèce, les conseils généraux ont la charge des routes ; il serait donc naturel qu'ils puissent demander une révision du réseau taxé. Je ne comprends donc pas pourquoi vous avez émis un avis défavorable, ou alors je le comprends trop bien : depuis le début de la discussion de ce projet de loi, tous les amendements de l'opposition sont rejetés par la majorité, même quand ils sont de bon sens. On se demande pourquoi nous continuons à défendre nos amendements...

Il s'agit d'une mesure de bon sens, et chaque groupe politique compte parmi ses membres des présidents de conseil général qui mesurent les enjeux. Il est donc vraiment dommage que vous rendiez un avis défavorable sans plus de discussion sur le fond. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Emorine, pour explication de vote.

**M. Jean-Paul Emorine.** Pour avoir présidé la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire lors de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, je tiens à rassurer mes collègues, car cet amendement ne pose pas de problème.

Monsieur le ministre, vous avez accepté un amendement de trois de nos collègues et de la commission tendant à la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement. Dans le cadre de ce rapport, il faudra non seulement évaluer la mise en œuvre de l'écotaxe, mais aussi interroger les présidents de conseil général et leurs services pour savoir s'ils ont relevé des transferts de trafic vers d'autres routes. L'amendement n° 48 s'intègre donc tout à fait dans l'ensemble de ce dispositif.

**M. le président.** La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur pour avis.** Cet amendement répond très exactement à mon intervention sur l'article 7, que j'ai voté. Je ne suis donc pas suspecte d'esprit partisan et j'ai adopté une attitude conforme aux conclusions de mon rapport.

Il est clair que le fait de se trouver ou non sur le réseau taxable sera la principale source d'injustice qui résultera de ce texte. Beaucoup d'élus ont choisi, ou refusé, d'inscrire certains tronçons de route dans le réseau taxable et il faudra bien revoir l'ensemble.

Enfin, vous évoquez la crainte des élus de voir les poids lourds emprunter des itinéraires leur permettant d'échapper à l'écotaxe. Je puis vous affirmer, car je l'ai constaté lors de mes auditions, qu'il ne s'agit pas d'une crainte, mais d'une certitude ! Les sociétés habilitées au télépéage, les fameuses SHT, vont proposer aux transporteurs des services supplémentaires leur permettant de ne pas payer l'écotaxe. La crainte des présidents de conseil général – et de tous ceux qui ont le souci des intérêts des collectivités à la gestion desquelles ils participent – est donc tout à fait fondée.

L'adoption de cet amendement apporterait un élément de sécurité important et je voterai en ce sens !

**M. le président.** La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

**M. René-Paul Savary.** Monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, nous ne sommes pas rassurés par la philosophie que vous adoptez pour faire de cette taxe une réalité de terrain !

Si l'on ne respecte pas la logique de cette écotaxe, les responsables de domanialité, qu'il s'agisse des présidents de conseil général ou des maires, prendront des arrêtés pour interdire le trafic d'un certain nombre de poids lourds, les riverains exceptés, parce qu'ils pressentent des transferts de trafic.

Si nous avons vraiment la volonté d'appliquer ensemble cette écotaxe, il faut dès à présent en prévoir les conséquences. Notre amendement vise donc à garantir la révision, après un an, de la définition du réseau taxé, en fonction des transferts de trafic vers des routes qui n'y sont pas destinées.

Aujourd'hui, nous cherchons tous à réduire la dépense publique : nous n'allons pas laisser détériorer l'ensemble de nos routes, car leur réfection représente un coût prohibitif ! Et ce coût est le même dans la Marne ou la Haute-Marne, mon cher collègue. Ce coût est plus ou moins lourd selon les départements, mais il est trop lourd pour les entreprises locales de transport qui paieront cette taxe, même si elles peuvent la récupérer en partie grâce au dispositif mis en place.

Les départements ont, rappelons-le, également hérité d'anciennes routes nationales d'intérêt local, avec des compensations pour l'entretien, mais pas pour la modernisation. Ainsi, le département de la Marne a hérité de plus de 200 kilomètres.

Les présidents de conseils généraux ont, rappelons-le aussi, autorisé les 44 tonnes. L'expérimentation a eu lieu dans certains départements, dont celui que je préside. Or, on le sait bien, les 44 tonnes sans essieu supplémentaire risquent d'abîmer encore plus lourdement les routes.

Nous sommes dans une logique économique, dans une logique de compréhension par rapport à la mise en place de dispositifs nouveaux, mais nous avons besoin de garanties quant à leur application. Cet amendement vous offre l'occasion, monsieur le ministre, de nous donner une véritable garantie !

**M. Jean Bizet.** Très juste !

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Roche, pour explication de vote.

**M. Gérard Roche.** Dans ce concert d'arguments visant à défendre les routes départementales, je voudrais faire entendre la voix de la montagne, car ces territoires ont des problèmes supplémentaires.

D'abord, l'étroitesse de certains réseaux multiplie les risques d'accidents. Ensuite, et surtout, il faut compter avec la spécificité des conditions hivernales. Nous voyons actuellement arriver chez nous des poids lourds qui se mettent en travers de petites routes. Pour procéder à leur enlèvement, il faut interdire la circulation pendant toute une journée. Cela signifie un jour sans ramassage scolaire, un jour sans ambulance, un jour sans médecin, un jour sans collecte de lait!

Autre problème, enfin, celui des barrières de dégel. Présidents de conseil général, c'est avec beaucoup de prudence que nous procédons à la mise en place de barrières de dégel et de débardeurs de bois. Nous sommes, en effet, conscients des gênes que ces installations peuvent occasionner sur la vie locale, notamment pour les lignes de téléphone.

Nous sommes donc prudents, mais si les gros poids lourds en transit doivent emprunter nos routes, ce sera catastrophique pour l'état de nos chaussées. Je fais donc appel au bon sens de cette assemblée. Du reste, je suis d'accord avec tout ce qui a été dit : c'est la parfaite expression de la sagesse.

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

**M. Roland Ries, rapporteur.** J'ai été attentif aux arguments de nos collègues. J'ai ainsi souvent approuvé les propos de Mme Des Esgaulx, sauf lorsqu'elle nous a reproché de ne pas avoir regardé les cartes du réseau taxable

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur pour avis.** Je n'ai pas dit cela!

**M. Bruno Sido.** Elle connaît trop son sujet!

**M. Roland Ries, rapporteur.** Nous lirons le compte rendu... Pour ma part, j'ai regardé les cartes de très près. Naturellement, les collectivités territoriales ont bien compris que les camions qui ne passaient pas sur une route, par exemple parce qu'elle est taxable, en empruntaient une autre. Nous avons essayé d'équilibrer les choses!

Si je prends la parole, c'est surtout pour réagir aux propos de M. Cornu, selon lesquels la gauche serait mécaniquement hostile aux propositions de la droite. Ce n'est pas du tout cela!

**M. Gérard Cornu.** J'espère!

**M. Roland Ries, rapporteur.** Le mécanisme de base que nous avons mis en place me semble, une fois de plus, mal appréhendé.

De quoi s'agit-il? On dit que les entreprises de transport paient une écotaxe au réel des kilomètres parcourus. En réalité, elles ne paient rien : pour elles, l'opération est neutre. Ce qui est payant, c'est la répercussion sur le donneur d'ordres, laquelle se pratique au forfait. Le prix est le même – cela figure en toutes lettres dans le texte! – quel que soit l'itinéraire, que l'on soit sur un réseau taxé ou que l'on cherche à en sortir. L'idée selon laquelle il pourrait y avoir des transferts massifs du réseau taxé sur le réseau départemental me paraît improbable.

Cela étant dit, monsieur le ministre, nous pourrions faire un bilan de la situation au terme d'une période donnée afin de déterminer exactement les éventuels transferts. Il se peut que vous vous trompiez, ou que nous soyons dans l'erreur. Quoi

qu'il en soit, nous ne pouvons, pas plus que vous, avoir aujourd'hui d'avis définitif sur ce sujet. Je vais cependant vous laisser le dernier mot.

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

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Ce débat est d'une grande importance. Je salue la volonté des parlementaires de parvenir au mécanisme le plus achevé possible, alors que rien n'a été fait depuis longtemps. (*Protestations sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC.*) Ce constat a été partagé sur toutes les travées de cette assemblée!

Vous m'avez interpellé, monsieur Sido – certes, sans méchanceté! –, sur l'attitude du Gouvernement et de son administration concernant la classification des routes.

Je vous rappelle que cette classification est issue du décret du 27 juillet 2011! Vous conviendrez avec moi que je n'étais pas alors en responsabilité, pas plus que le gouvernement auquel j'appartiens. (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*) Vous ne pouvez donc pas nous reprocher les imperfections de ce dispositif. Cela étant dit, de même que j'assumant mes responsabilités ministérielles, j'assume bien évidemment la continuité de l'État. Je tenais cependant à apporter cette précision. Ne devons-nous pas être très précis?...

Je ne souhaite pas, monsieur Savary, revenir en arrière et faire blocage!

Pourquoi le Gouvernement a-t-il émis un avis défavorable sur cet amendement? Ce décret du 27 juillet 2011, rédigé par mes prédécesseurs, que j'ai critiqué, je peux aussi lui reconnaître quelque vertu. Je pense notamment à son article 2, lequel prévoit une période d'observation du trafic sur le réseau local pour une durée d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises. J'avais même précisé qu'une commission serait mise en place en vue d'évaluer ce dispositif et, puisqu'il ne saurait être parfait, de le faire évoluer!

Si vous souhaitez graver cela dans le marbre de la loi, je peux m'en remettre à la sagesse de votre assemblée, que je sais grande.

**M. Jean Bizet.** Très juste!

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Si le Gouvernement a été, d'emblée, défavorable à cet amendement, c'est parce qu'il ne nous paraissait pas s'imposer. Il était tout à fait possible que, de façon plus souple, le Gouvernement demande aux préfets d'interroger les collectivités. Du reste, c'est ainsi que fonctionnent au quotidien les institutions de la République. Les collectivités, les conseils généraux, notamment par la voix de leurs présidents, ne manqueront pas d'interpeller le ministre ou le préfet, représentant de l'État, pour les alerter sur les difficultés de la mise en place du dispositif.

**M. Bruno Sido.** C'est sûr!

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteur pour avis.** Tout à fait!

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Vous le voyez, il est possible de laisser une très grande souplesse, sans alourdir la procédure.

Je lis dans le texte de votre amendement : « Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxé ». Pourquoi le représentant de l'État ne pourrait-il pas faire la même demande?

Je ne critique pas le fond de l'amendement. En effet, nous poursuivons le même objectif, qui est de rendre le dispositif plus opérant afin d'éviter les reports sur des itinéraires inadaptés, ce qui serait contraire aux intérêts des territoires.

Je plaide pour une certaine souplesse, pour la confiance entre l'État et les collectivités. Vous le savez, c'est sous ce nouveau jour que l'État et le Gouvernement souhaitent entretenir les discussions avec les collectivités. La défiance n'est pas le propre des relations que nous entendons mener avec les collectivités. Nous souhaitons, au contraire, qu'un véritable dialogue s'instaure entre nous. Je l'ai dit hier soir ; je le répète cet après-midi !

**Mme Jacqueline Gourault.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Francis Grignon, pour explication de vote.

**M. Francis Grignon.** Je souhaite revenir sur le dernier argument défendu par M. le rapporteur. Selon lui, la faculté dont bénéficie le transporteur de facturer ce pourcentage régional ou national en pied de facture lui permettra de passer n'importe où, sans que cela pose de problème. Or l'intérêt du transporteur est d'emprunter les sections non taxées, puisqu'il ne paiera la taxe que sur le réseau taxable.

Le report étant inévitable, il faut laisser la possibilité aux collectivités de faire évoluer leur réseau.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 48.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 7. *(Très bien ! sur les travées de l'UMP.)*

L'amendement n° 50, présenté par MM. Beaumont et Bizet, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après la première phrase du second alinéa de l'article 283 *quater* du code des douanes, il est inséré une phrase ainsi rédigée :

« Cette rétrocession aux collectivités territoriales est affectée au développement des infrastructures de transports alternatifs à la route. »

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** J'ignore si j'aurai autant de succès que mon collègue Savary ... *(Sourires.)* Je considère pourtant que cet amendement aurait dû être déposé, non par René Beaumont et votre serviteur, mais par les écologistes ou d'autres membres de la majorité...

**M. Alain Bertrand.** Les écologistes déposent peu d'amendements !

**M. Jean Bizet.** Nous proposons en effet que le produit de cette écotaxe soit utilisé par les collectivités locales pour développer les modes de transports alternatifs à la route, ce qui est précisément l'esprit du Grenelle.

À charge pour vous, messieurs, de me dire comment vous voyez le Grenelle...

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Cet amendement vise à obliger les collectivités territoriales à utiliser les recettes de l'écotaxe pour développer les infrastructures de transports alternatifs à la route.

J'attire votre attention sur le fait que l'un des objectifs, fixé dès le départ, est de rééquilibrer la concurrence entre le fer et la route, et de faire en sorte que le fret routier contribue au financement et à l'entretien des infrastructures routières.

Que l'on puisse utiliser une partie de ces sommes pour développer les alternatives à la route, pourquoi pas ? J'en serai le premier ravi. En revanche, décider de consacrer l'intégralité du produit de l'écotaxe aux transports alternatifs à la route, me paraît témoigner d'une très grande défiance à l'égard de la sagesse des collectivités locales. Il serait bon, me semble-t-il, de leur laisser un minimum de souplesse et de choix dans l'utilisation de ce produit. Par ailleurs, toutes ne pencheraient pas du même côté.

Ne laissons pas croire que cette écotaxe ne servira pas du tout à rééquilibrer la concurrence entre la route et le fer ! C'est tout de même, aussi, son objectif. Laissons au moins aux collectivités locales la liberté du choix !

L'avis de la commission est défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** C'est le même avis.

**M. le président.** Monsieur Bizet, l'amendement n° 50 est-il maintenu ?

**M. Jean Bizet.** L'explication de M. le rapporteur me convient très bien. Il était important de clarifier les choses. Fort de cette explication, je retire l'amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 50 est retiré.

L'amendement n° 69 rectifié, présenté par MM. Bizet, Cornu et Pointereau, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Les articles 284 *bis* à 284 *sexies* du code des douanes sont abrogés.

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

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** La taxe spéciale sur certains véhicules routiers, dite communément taxe à l'essieu, est une taxe définie par la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation des routes, qui a déjà quelques années, et dont l'objet est bien de taxer les poids lourds en raison de leur circulation sur le réseau routier.

La directive 2006/38/CE dite Eurovignette II modifie la directive 1999/62/CE. L'écotaxe poids lourds est sa transposition en droit français. Maintenir la taxe à l'essieu correspondrait à une double taxation pour le même objet.

Le maintien de cette taxe est un déficit de compétitivité des entreprises françaises, notamment des PME, vis-à-vis de leurs concurrentes étrangères qui ne la paient pas.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Cet amendement vise à supprimer la taxe spéciale sur certains véhicules routiers, communément appelée taxe à l'essieu. Cette dernière est destinée à compenser les dépenses supplémentaires d'entretien et de renforcement de la voirie liées à la circulation des

véhicules de 12 tonnes et plus. Son produit représente aujourd'hui près de 180 millions d'euros. En loi de finances rectificative pour 2013 ont été inscrits 176 millions d'euros.

Cette taxe à l'essieu fait partie des taxes sur les véhicules listés dans la directive Eurovignette. Son maintien est tout à fait compatible avec la mise en place de l'écotaxe, qui n'a pas la même assiette. Dans ce cadre, ne déshabillons pas Paul pour habiller Jacques ! Ce serait donner un mauvais signal écologique, qui irait à l'encontre de l'objectif de l'écotaxe.

Je suis au regret d'émettre, au nom de la commission, un avis défavorable sur cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** L'écotaxe et la taxe à l'essieu sont des dispositifs qui relèvent de chapitres différents de la directive Eurovignette. L'écotaxe instaure un prélèvement assis sur le kilométrage parcouru, cependant que la taxe à l'essieu est d'un montant forfaitaire pour chaque véhicule. C'est pourquoi l'une n'est pas substituable à l'autre. Par ailleurs, la suppression de la taxe spéciale sur certains véhicules routiers, autrement dit la taxe à l'essieu, nécessiterait une modification de la directive Eurovignette. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement émet un avis défavorable.

Je souligne également que la taxe à l'essieu acquittée par les transporteurs français a été réduite à son niveau minimal dès la création de l'écotaxe poids lourds en 2008. C'est pourquoi il est d'autant plus nécessaire que celle-ci soit enfin mise en œuvre.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 69 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 71, présenté par MM. Bizet, Cornu, Doublet, D. Laurent et Pointereau, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre 3 du code de la route est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. ... - Afin de renforcer l'efficacité environnementale du transport routier de marchandises, notamment en termes de consommation de carburant, d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, et de congestion routière, le Gouvernement autorise à titre expérimental, pour une durée maximale de 24 mois et sur des itinéraires définis, la circulation d'ensembles routiers d'une longueur maximale de 25,25 mètres et présentera, notamment à l'appui d'un bilan des dérogations existantes, un rapport sur les enjeux et l'impact d'une augmentation des poids totaux autorisés en charge (PTAC) des véhicules isolés et des ensembles de véhicules affectés au transport routier de marchandises. Les modalités pratiques du présent article seront fixées par décret. »

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** Cet amendement pourrait être considéré par certains comme une provocation. *(Exclamations sur plusieurs travées du groupe socialiste.)*

**M. Jean-Claude Lenoir.** De la part de Jean Bizet, c'est impossible !

**M. Jean Bizet.** Or il n'en est rien. Cet amendement vise tout simplement à inciter le Gouvernement à expérimenter un mode de transport en vigueur ou à l'essai dans un certain nombre de pays d'Europe du Nord, à savoir la Finlande, la Suède, la Norvège et le Danemark, ainsi que dans quelques Länder allemands. Pourquoi nos voisins, qu'on ne peut soupçonner de faire fi des préoccupations environnementales, se sont-ils engagés dans cette voie ? Tout bonnement pour accroître la compétitivité de leurs économies.

En France, un certain nombre d'entreprises, par exemple Unilever ou Saint-Gobain, ont temporairement expérimenté, sous l'autorité de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME, sur des circuits privés situés dans le sud de la France, ce type de transport. Les résultats obtenus sont très nets : une diminution de 30 % à 35 % de l'empreinte écologique laissée par le CO<sub>2</sub>, un allongement de près de dix-huit mois du délai nécessaire avant le renouvellement du revêtement des voies de circulation en raison de la meilleure répartition de la charge sur les essieux des véhicules.

Monsieur le ministre, si j'insiste tant devant vous aujourd'hui, la raison en est que ce n'est pas la première fois que j'évoque ce sujet dans cet hémicycle. Lors d'une séance de questions orales sans débat, votre collègue George Pau-Langevin, que j'avais interrogée compte tenu de votre absence tout à fait compréhensible, m'avait dit tout le mal qu'elle pensait bien évidemment de cette proposition.

Vous le savez, monsieur le ministre, le commissaire européen aux transports, Siim Kallas, s'apprête très vraisemblablement à procéder au toilettage de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. C'est pourquoi il serait bon que la France, par souci d'anticipation, ne prenne pas de retard dans cette possible évolution du transport routier initiée par l'Europe du Nord. Notre pays ne pourra pas s'abstraire de cette problématique de compétitivité. Compte tenu des difficultés économiques que nous connaissons aujourd'hui – et je ne parle même pas des effets de cette écotaxe –, je crains fort qu'un certain nombre de très petites entreprises de transports ne disparaissent et que de grands groupes n'investissent ces filières. À terme, j'en suis intimement persuadé, ce sont des groupes financiers qui seront soit à la tête des transporteurs routiers français, soit derrière eux. C'est pourquoi il aurait été sain d'expérimenter, à l'instar d'autres pays, pendant un temps donné, sur des itinéraires dédiés, la circulation de poids lourds de 25,25 mètres, simplement pour apprécier si ce mode de transport était pertinent ou non sur certaines parties du territoire national.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Je reconnais là la pugnacité de notre collègue Jean Bizet, qui a de la suite dans les idées.

**M. Jean-Claude Lenoir.** C'est un Normand !

**M. Roland Ries, rapporteur.** Jean Bizet s'est longuement expliqué en commission sur cet amendement, qui vise à autoriser, à titre expérimental et pour une durée de deux ans, la circulation d'ensembles routiers d'une longueur maximale de 25,25 mètres sur des itinéraires définis à l'avance.

Il me semble difficile d'adopter cet amendement sans qu'une étude d'impact préalable ait été réalisée – sans doute vous attendiez-vous à cette réponse, mon cher collègue. Par ailleurs, il semble assez déplacé de justifier celui-ci par des considérations écologiques.

Pour mémoire, le précédent gouvernement avait beaucoup hésité sur la question : après s'y être déclaré favorable dans un premier temps, il avait ensuite demandé un rapport à l'Observatoire énergie, environnement, transports pour en étudier les enjeux énergétiques et environnementaux, avant de décider de ne rien faire.

La question est également très controversée au sein même de l'Union européenne.

Pour l'ensemble de ces raisons, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

**M. Jean Bizet.** Monsieur le président, me permettez-vous de prendre la parole ?

**M. le président.** Je vous en prie, mon cher collègue.

**M. Jean Bizet.** Merci, monsieur le président.

En rappelant les hésitations de l'ancien gouvernement, M. le rapporteur vient de me tendre une perche. Il est exact que ce cheminement prudent s'expliquait en raison de l'extrême complexité de cette question, qui suscite une vive émotion alors qu'elle sous-tend uniquement un souci de rationalisation et de la prospective. M. le rapporteur vient de suggérer que le Gouvernement procède au préalable à une étude d'impact. Pourquoi pas ? Je ne retirerai pas mon amendement, mais je serais tout prêt à accepter que la mesure que je propose soit différée dans l'attente de cette étude d'impact.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** À mon tour, je salue la constance de M. Bizet. À peine avais-je pris mes fonctions, monsieur le sénateur, que, déjà, vous m'interrogez sur les intentions du Gouvernement s'agissant de la circulation des poids lourds de 25,25 mètres. De fait, j'ai été particulièrement sensibilisé sur cette question...

Vous l'avez rappelé, ma collègue George Pau-Langevin, en réponse à une question orale que vous aviez posée, avait exprimé la position du Gouvernement sur ce dossier – si je n'avais pu le faire moi-même, c'est que j'étais retenu par un Conseil européen, où, comme chacun de mes collègues, j'avais à cœur de défendre les intérêts la France.

Vous l'avez signalé, plusieurs pays européens, peu nombreux, selon des modalités propres à chacun d'entre eux, expérimentent ce mode de transport. J'ai eu l'occasion, de façon informelle, de m'entretenir de ce sujet avec plusieurs de mes collègues : certains d'entre eux, je pense en particulier à ma collègue autrichienne, qui m'a communiqué un document traduit en français que je vous transmettrai sur les conséquences environnementales de ce mode de transport par camions de 25,25 mètres, y sont extrêmement hostiles.

Comme vous l'avez souligné, la problématique est européenne et nous serons certainement conduits à aborder cette question lors de la révision de la directive du 25 juillet 1996, qu'a annoncée la Commission européenne. Aujourd'hui, nous discutons de l'écotaxe poids lourds. Pour autant, je vous l'accorde bien volontiers, nous ne ferons pas l'économie d'un nécessaire débat sur la manière de concilier

efficacité économique et protection de l'environnement. Nous devons également mesurer les coûts de la mesure que vous proposez sur les infrastructures.

J'entends avec intérêt les arguments que vous mettez en avant et sur lesquels vous avez régulièrement appelé mon attention. Pour autant, ce n'est pas aujourd'hui, dans le cadre de ce débat, que nous trancherons cette question. Aussi, comme la commission, le Gouvernement émet un avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

**M. Gérard Cornu.** J'entends les arguments de M. le rapporteur et de M. le ministre, mais la question soulevée par notre collègue est extrêmement importante. Dans la mesure où plusieurs pays européens ont autorisé ce mode de transport, prenons garde que nos entreprises de transport ne souffrent d'un déficit de compétitivité par rapport à leurs concurrentes européennes. Cela étant, monsieur le rapporteur, monsieur le ministre, vous avez raison de le souligner, cette piste doit faire l'objet d'une réflexion approfondie, en particulier au niveau européen. Pour autant, nous devons veiller à ne pas prendre de retard. À cet égard, notre collègue formule une proposition intéressante puisque son amendement renvoie à un décret la fixation des modalités pratiques de la mesure qu'il promeut. Cela laisse une grande souplesse et une grande latitude au Gouvernement et cela lui permettrait d'avancer à pas mesuré. Si l'on n'aborde pas cette question dans le cadre d'un projet de loi comportant des dispositions relatives au transport de marchandises par poids lourds, quand l'abordera-t-on ? Pourquoi la remettre à plus tard, alors que chacun s'accorde à reconnaître son importance ? Saisissons ce problème à bras-le-corps !

Il est essentiel de prendre en compte l'environnement concurrentiel de nos entreprises de transport au sein de l'Europe ; nos voisins qui ont expérimenté ce mode de transport ne sont sans doute pas plus bêtes que nous. Même si cette solution soulève des difficultés, il faut vraiment l'étudier sérieusement dès à présent.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 71.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

## Article 8

- ① Dans le titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports, il est inséré un chapitre V ainsi rédigé :
  - ② « Chapitre V
  - ③ « **Droits des passagers en transport par autobus et autocars**
  - ④ « Section 1
  - ⑤ « **Services réguliers**
  - ⑥ « Art. L. 3115-1. – Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 s'applique aux services réguliers visés au chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du présent livre lorsque la distance prévue à parcourir est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente s'effectue sur le territoire d'un État membre.

- ⑦ « En ce qui concerne les services réguliers nationaux, l'application de ces dispositions peut faire l'objet d'un report jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2017, pouvant être prolongé pendant 4 ans au plus, à l'exception des dispositions du 2 de l'article 4, de l'article 9, du 1 de l'article 10, du b du 1 et du 2 de l'article 16, des 1 et 2 de l'article 17 et des articles 24 à 28, qui ne peuvent faire l'objet d'un report.
- ⑧ « Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées.
- ⑨ « *Art. L. 3115-2.* – Les dispositions du 2 de l'article 4, de l'article 9, du 1 de l'article 10, du b du 1 et du 2 de l'article 16, des 1 et 2 de l'article 17 et des articles 24 à 28 du règlement cité à l'article L. 3115-1 s'appliquent aux services réguliers dont la distance est inférieure à 250 kilomètres, lorsque la montée ou la descente s'effectue sur le territoire d'un État membre.
- ⑩ « *Art. L. 3115-3.* – Le règlement cité à l'article L. 3115-1 s'applique aux services réguliers dont une part importante, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union européenne. L'application de tout ou partie de ces dispositions peut faire l'objet d'un report jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2017, pouvant être prolongé pendant 4 ans au plus à compter de cette date.
- ⑪ « Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées.
- ⑫ « *Section 2*
- ⑬ « *Services occasionnels*
- ⑭ « *Art. L. 3115-4.* – Les articles 1 à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement cité à l'article L. 3115-1 s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels visés au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du présent livre.
- ⑮ « *Section 3*
- ⑯ « *Formation des conducteurs au handicap*
- ⑰ « *Art. L. 3115-5* – L'application du b du 1 de l'article 16 du règlement cité à l'article L. 3115-1 peut être différée jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2018 au plus tard en ce qui concerne les services visés aux articles L. 3115-1, L. 3115-2 et L. 3115-3.
- ⑱ « Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application de cette disposition. »

**M. le président.** L'amendement n° 13 rectifié, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

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

« CHAPITRE V

« Droits des passagers en transport par autobus et autocar

« SECTION 1

« Services réguliers

« *Art. L. 3115-1.* – Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 s'applique aux services réguliers visés au chapitre I<sup>er</sup> du présent titre lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« À l'exception du 2 de l'article 4, de l'article 9, du 1 de l'article 10, du b du 1 et du 2 de l'article 16, des 1 et 2 de l'article 17 et des articles 24 à 28 du règlement, l'application du règlement en ce qui concerne les services nationaux peut faire l'objet d'un report, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1<sup>er</sup> mars 2013, renouvelable une fois.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées.

« *Art. L. 3115-2.* – Le 2 de l'article 4, l'article 9, le 1 de l'article 10, le b du 1 et le 2 de l'article 16, les 1 et 2 de l'article 17 et les articles 24 à 28 du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 s'appliquent aux services réguliers dont la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est inférieure à 250 kilomètres, lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« *Art. L. 3115-3.* – L'application du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 en ce qui concerne certains services réguliers peut faire l'objet d'un report dès lors qu'une part importante desdits services, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union européenne, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1<sup>er</sup> mars 2013, renouvelable une fois.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées.

« SECTION 2

« Services occasionnels

« *Art. L. 3115-4.* – Les articles 1 à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels visés au chapitre II du présent titre, lorsque la montée ou la descente s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« SECTION 3

« Formation des conducteurs au handicap

« *Art. L. 3115-5* – L'application du b du 1 de l'article 16 du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 peut, pour la formation des conducteurs, faire l'objet d'un report s'agissant des services visés aux articles L. 3115-1, L. 3115-2 et L. 3115-3, pour une période maximale de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> mars 2013.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application de cette disposition. »

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Je précise que la commission a émis un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 13 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 8 est ainsi rédigé.

### Article 9

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 130-6 est ainsi modifié :
- ③ a) Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :
- ④ « Les infractions prévues par les articles L. 233-2, L. 317-1, L. 317-2, L. 317-3, L. 317-4, L. 317-4-1, L. 324-2, L. 325-3-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules affectés au transport routier de voyageurs ou de marchandises. » ;
- ⑤ b) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « Ils ont également accès au poste de conduite afin d'y effectuer les vérifications prescrites par le présent code. » ;
- ⑦ 2° L'article L. 225-5 est complété par un 10° ainsi rédigé :
- ⑧ « 10° Aux fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports pour l'exercice des compétences en matière de contrôle du transport routier prévues par le présent code ».
- ⑨ II. – Le second alinéa du II de l'article L. 1451-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ⑩ a) Après les mots : « aux locaux » sont insérés les mots : « des entreprises de transport terrestre, des loueurs de véhicules de transport routier avec conducteur, des commissionnaires de transport et » ;
- ⑪ b) Après les mots : « aux contrats de transport » sont insérés les mots : « , de location de véhicules de transport routier avec conducteur ou de commission de transport ».

**M. le président.** La parole est à Mme Mireille Schurch, sur l'article.

**Mme Mireille Schurch.** L'article que nous allons examiner permet de renforcer le contrôle des transports routiers afin d'élargir le périmètre de ces contrôles permettant, selon l'exposé des motifs, de garantir une concurrence loyale au sein de l'Union européenne entre les transporteurs.

Nous adhérons à cette volonté de renforcement des moyens d'action de l'État en la matière, qui constitue également un gage de sécurité pour les usagers des routes. Cependant, nous

souhaitons attirer votre attention, monsieur le ministre, sur un élément relatif aux conditions de travail au sein de ce secteur d'activité.

En effet, alors que l'exigence de report modal est réaffirmée par ce projet de loi, nous estimons que cette volonté passe aussi par un renforcement des règles sociales dans ce secteur.

Nous savons bien que celles-ci sont définies de manière principale au niveau européen, notamment en termes de temps de travail, par le règlement de mars 2006.

Nous souhaiterions donc, monsieur le ministre, que vous interpelliez les instances européennes sur le fait qu'aujourd'hui ces règles sociales sont réellement minimales – cela soulève des questions de sécurité.

Ces conditions ne permettent pas de garantir la sécurité des personnes et constituent un avantage concurrentiel particulièrement net, une fois encore, en faveur de la route.

En effet, aujourd'hui, selon ce règlement de 2006, la durée de conduite hebdomadaire maximale est fixée à 56 heures, à 90 heures pour deux semaines ! Une telle limitation semble particulièrement large.

C'est donc un appel que nous vous lançons pour que l'Europe s'engage dans la rédaction d'un nouveau règlement permettant une harmonisation sociale par le haut et permette ainsi de rééquilibrer les conditions sociales au sein de l'ensemble des modes de transports.

Le Gouvernement a fait part de son opposition à toute extension du cabotage dans un contexte européen où les règles sociales et les coûts salariaux ne sont pas harmonisés.

Sachez que nous partageons cette position et nous espérons que vous convaincrez les instances européennes de procéder à cette harmonisation sociale par le haut.

**M. le président.** L'amendement n° 98, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Le I de l'article L. 330-2 est complété par un 15° ainsi rédigé :

« 15° Aux agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, ainsi qu'aux articles L. 2241-1, L. 4221-3, L. 4272-1, L. 5243-1 et L. 5337-2 du code des transports habilités à dresser procès verbal de contravention de grande voirie en application des dispositions de ces codes et aux personnels de Voies navigables de France mentionnés à l'article L. 4272-2 du code des transports habilités à constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure, aux seules fins d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation. »

La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Avant de répondre à l'interpellation de Mme Schurch, permettez-moi de présenter l'amendement n° 98.

L'article 9 concerne les contrôleurs des transports terrestres. Il s'agit, pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, d'actualiser, d'améliorer les conditions de contrôle, de sanction des infractions correspondantes, contraventionnelles ou délictuelles, et qui améliorent ainsi les conditions économiques, sociales, de sécurité, dans lesquelles s'exercent les professions de transport

routier de marchandises – vous en avez souligné la difficulté, madame la sénatrice – et les transports de voyageurs, afin que le cadre d'une concurrence loyale puisse être établi.

C'est une vraie préoccupation. L'article 9, assorti de l'amendement n° 98, permet d'actualiser, à la suite, notamment, de l'évolution de la législation européenne mais aussi de la directive du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier, le cadre juridique en ce qui concerne tant l'élargissement du champ d'habilitation des agents, pour ce qui est des infractions, que tous les points de contrôle situés dans les cabines de conduite – la directive européenne ne prévoit que l'accès pour vérification du chronotachygraphe –, de contrôler l'ensemble des entreprises ayant une activité soit de transport routier, soit de location de véhicules et de se faire présenter tous les documents.

Ces dispositifs se veulent plus efficaces. Comme vous l'avez souligné, madame la sénatrice, mais je tiens à mon tour à le rappeler, les contrôleurs de transports terrestres exercent une mission essentielle. C'est par ce biais que nous parviendrons aussi à endiguer une concurrence souvent déloyale, qui s'exerce dans des conditions d'exploitation professionnelles qui ne sont absolument pas supportables.

Avant même sa visite à Paris, j'ai indiqué au commissaire Siim Kallas que la France refuserait toute libéralisation supplémentaire dans le secteur du transport terrestre routier de marchandises ou de voyageurs dès lors que ne sera pas remplie l'obligation préalable d'harmonisation sociale prévue dans les textes européens.

Nous avons à cœur de faire en sorte que ce qui était prévu avant toute refonte, actualisation ou évolution des dispositions européennes soit mis en œuvre par la Commission. J'ignore si nous serons majoritaires, mais sachez que notre position sera très claire. Je l'ai exprimée, je la réitérerai officiellement lorsque le sujet sera abordé par le commissaire Siim Kallas.

Tels sont les éléments d'information que je souhaitais apporter pour éclairer la décision de la Haute Assemblée. Ainsi, vous pourrez adopter l'article 9, modifié par l'amendement n° 98 qui apporte une sécurité juridique supplémentaire en permettant aux contrôleurs d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation des véhicules.

C'est un dispositif des plus complets qui soient. Pour avoir rencontré les contrôleurs sur site, je peux vous dire qu'ils sont parfois chagrinés – le terme n'est peut-être pas le plus adapté –, en tout cas très déçus, voire amers, de ne pas avoir le dispositif réglementaire et législatif, bref les outils juridiques, leur permettant de réaliser au mieux leurs missions, auxquelles ils sont à raison très attachés. Le comité interministériel de lutte contre la fraude et le travail illégal a fait de cet objectif une des priorités du Gouvernement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Le Gouvernement propose d'autoriser les gestionnaires et les exploitants d'infrastructures de transports à accéder au fichier national des immatriculations pour identifier les propriétaires des véhicules en infraction, en particulier ceux qui sont en stationnement illégal. Cela paraît effectivement de bonne gestion et utile pour faire cesser les infractions. La commission a donc émis un avis favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

**M. Gérard Cornu.** Nous pratiquons une opposition constructive. Dans la mesure où cet amendement est de bon sens et pragmatique, je le voterai.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 98.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 9, modifié.

*(L'article 9 est adopté.)*

### Article 10

① L'article L. 3314-2 du code des transports est ainsi modifié :

② 1° Après les mots : « les conducteurs des véhicules » sont ajoutés les mots : « de transport de marchandises » ;

③ 2° Les mots : « transport de voyageurs comportant huit places assises en plus de celle du conducteur » sont remplacés par les mots : « transport de personnes comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur. » – *(Adopté.)*

### Article 11

① I. – L'article L. 3315-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

② « Les fonctionnaires et agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules de transport routier afin de constater les infractions mentionnées à l'article L. 3315-1. »

③ II. – Au premier alinéa de l'article L. 3315-6 du même code, après les mots : « sanctionnant les obligations mentionnées » sont insérés les mots : « au présent titre ainsi qu' » et après les mots : « contrevenu aux dispositions précitées » sont insérés les mots : « du présent titre et ». – *(Adopté.)*

### TITRE III

#### DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FLUVIAL

### Article 12

① I. – Au titre IV du livre II de la quatrième partie du code des transports, il est ajouté un chapitre IV ainsi rédigé :

② « Chapitre IV

③ « *Déplacement d'office*

④ « Art. L. 4244-1. – I. – Lorsque le stationnement d'un bateau méconnaît les dispositions du présent code ou du règlement général de police de la navigation intérieure et compromet la sécurité des usagers des eaux intérieures, la conservation ou l'utilisation normale de celles-ci, l'autorité administrative compétente peut, après avoir mis préalablement en demeure le propriétaire et le cas échéant l'occupant, dans un délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures, de quitter les lieux, procéder au déplacement d'office du bateau. Le

gestionnaire de la voie d'eau peut être chargé par l'autorité administrative compétente de réaliser les opérations de déplacement d'office.

- ⑤ « Si le bateau tient lieu d'habitation, les mises en demeure adressées au propriétaire et à l'occupant fixent un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à sept jours à compter de leur notification. Le déplacement du bateau est réalisé de façon à en permettre l'accès à ses occupants.
- ⑥ « Sauf en cas d'urgence, la mise en demeure ne peut intervenir qu'après que le propriétaire et le cas échéant l'occupant ont été mis à même de présenter leurs observations écrites ou orales et qu'il leur a été indiqué la possibilité de se faire assister d'un conseil.
- ⑦ « En cas de péril imminent, les bateaux peuvent être déplacés d'office, sans mise en demeure préalable.
- ⑧ « II. – Les frais liés au déplacement, à l'amarrage et à la garde du bateau déplacé sont à la charge du propriétaire. Les manœuvres liées au déplacement et à l'amarrage sont réalisées aux risques et périls du propriétaire.
- ⑨ « Art. L. 4244-2. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent chapitre. »
- ⑩ II. – Au dernier alinéa de l'article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques, après le mot : « manifesté » sont insérés les mots : « ou s'il n'a pas pris les mesures de manœuvre ou d'entretien nécessaires pour faire cesser l'état d'abandon ».

**M. le président.** L'amendement n° 15 rectifié, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnot, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le propriétaire reste responsable de la garde du bateau.

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** L'article 12 autorise le préfet à faire déplacer d'office les bateaux et autres « engins flottants » dont le stationnement compromet la sécurité des usagers de la voie d'eau ou gêne l'utilisation normale de celle-ci.

Cette disposition sera très utile au gestionnaire de la voie d'eau, à qui l'on demande des canaux plus circulants.

Au travers du présent amendement, je propose de préciser qu'une fois le bateau déplacé le propriétaire reste pleinement responsable de la garde de son bateau dans son nouveau stationnement, notamment pour tout ce qui concerne son entretien et sa surveillance.

J'indique que la commission a émis un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cu villier, ministre délégué.** Favorable !

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

**M. Gérard Cornu.** Il me semblait que le projet de loi portait sur l'écotaxe. Je ne vois pas bien le rapport avec le stationnement des bateaux. (M. Jean-Paul Emorine sourit.) Cette disposition s'apparente à ce que nous avons l'habitude d'appeler un cavalier. Mais peut-être n'est-ce pas le cas. Pourrait-on m'apporter des précisions sur ce point ?

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

**M. Frédéric Cu villier, ministre délégué.** Votre interrogation est légitime, monsieur Cornu, car nos échanges se sont concentrés sur l'écotaxe poids lourds, que vous attendiez depuis si longtemps. (Sourires sur les travées du groupe socialiste.) Vous étiez si fébrile à l'idée de découvrir le dispositif intelligent que le Gouvernement a soumis à votre vote, et qui a recueilli l'accord de votre représentation, que vous avez un temps oublié que ce projet de loi porte sur les infrastructures et les services de transports, et traite tout à la fois des volets routier, ferroviaire, fluvial, portuaire. Nous n'en sommes qu'au début de nos travaux, monsieur le sénateur. (Sourires.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 15 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 12, modifié.

(L'article 12 est adopté.)

### Article 13

- ① I. – Le premier alinéa de l'article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques est remplacé par les dispositions suivantes :
- ② « Outre les agents mentionnés à l'article L. 2132-21, ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie fixées par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16, L. 2132-17 et les textes pris pour leur application :
- ③ « 1° Les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- ④ « 2° Les adjoints au maire, les gardes champêtres ;
- ⑤ « 3° Les personnels de Voies navigables de France sur le domaine qui lui a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;
- ⑥ « 4° Les agents des ports autonomes fluviaux sur le domaine appartenant à ces ports ou qui leur a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance. »
- ⑦ II. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ⑧ 1° Au début du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III de la quatrième partie législative, il est inséré une section unique intitulée : « Voies ferrées des ports fluviaux » ;
- ⑨ 2° L'article L. 4321-3 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑩ « Art. L. 4321-3. - Outre les officiers et agents de police judiciaire, les agents des ports autonomes fluviaux ont compétence pour constater par procès-verbal dans la circonscription du port où ils exercent leurs fonctions :
- ⑪ « 1° Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les manquements aux règlements de police qui leur sont applicables, constitutifs de contraventions de grande voirie, dès lors qu'ils sont assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;
- ⑫ « 2° Les infractions aux règlements de police applicables aux voies ferrées portuaires passibles de peines contraventionnelles, dès lors qu'ils ont la qualité de fonctionnaires et qu'ils sont agréés dans les conditions prévues à l'article L. 5331-15. » ;
- ⑬ 3° Il est ajouté, au début de l'article L. 4321-1, les mots suivants : « Sous réserve des dispositions de l'article L. 4321-3, » ;

- ⑭ 4° Au début du second alinéa de l'article L. 4313-2, le mot : « Toutefois, » est supprimé.

**M. le président.** L'amendement n° 16, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéas 7 à 14

Remplacer ces alinéas par neuf alinéas ainsi rédigés :

II. – À la première phrase du dernier alinéa du même article, les mots : « au premier alinéa » sont remplacés par les mots : « aux premier à cinquième alinéas ».

III. – Le livre III de la quatrième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début du second alinéa de l'article L. 4313-2, le mot : « Toutefois, » est supprimé ;

2° Au début du chapitre I<sup>er</sup> du titre II, il est ajoutée une section unique intitulée : « Voies ferrées des ports fluviaux » ;

3° Au début de l'article L. 4321-1, sont ajoutés les mots : « Sous réserve des dispositions de l'article L. 4321-3, » ;

4° L'article L. 4321-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 4321-3. - Outre les officiers et agents de police judiciaire, les agents des ports autonomes fluviaux ont compétence pour constater par procès-verbal dans la circonscription du port où ils exercent leurs fonctions :

« 1° Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les manquements aux règlements de police qui leur sont applicables, constitutifs de contraventions de grande voirie, dès lors qu'ils sont assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

« 2° Les infractions aux règlements de police applicables aux voies ferrées portuaires passibles de peines contraventionnelles, dès lors qu'ils ont la qualité de fonctionnaires et qu'ils sont agréés dans les conditions prévues à l'article L. 5331-15. »

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** Cet article utile habilite les agents des ports autonomes fluviaux à verbaliser les contraventions de grande voirie dans les circonscriptions de ces ports, et il adapte en conséquence le régime de protection des voies ferrées portuaires.

Il s'agit d'un amendement rédactionnel et de coordination législative, qui n'a rien à voir avec l'écotaxe, monsieur Cornu... (*Sourires.*)

J'indique que la commission a émis un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Avis très favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 16.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 13, modifié.

(*L'article 13 est adopté.*)

## Article 14

- ① L'article L. 4322-20 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

- ② « 7° Les droits de port dont les conditions d'assiette et les modalités d'application et de recouvrement sont fixées par décret en Conseil d'État. » – (*Adopté.*)

## TITRE IV

### DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME

## Article 15

- ① I. – L'article L. 5141-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

- ② « Art. L. 5141-1. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par l'expression « le navire », abandonné dans les eaux territoriales, les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires. »

- ③ II. – Dans le chapitre Ier du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du même code, la section 1 est complétée par un article L. 5141-2-1 ainsi rédigé :

- ④ « Art. L. 5141-2-1. – En vue de mettre fin au danger ou à l'entrave mentionnés à l'article L. 5141-1, l'autorité administrative compétente de l'État peut procéder à la réquisition des personnes et des biens. Le contentieux du droit à indemnité en cas de réquisition est attribué à l'autorité judiciaire.

- ⑤ « Lorsque le propriétaire, ou l'armateur, ou l'exploitant ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur a été imparti, au danger ou à l'entrave prolongée, refusent ou s'abstiennent de prendre les mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente de l'État ou, dans les limites administratives des ports maritimes, l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

- ⑥ « En cas d'urgence, les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, peuvent être exécutées d'office et sans délai. »

- ⑦ III. – L'article L. 5141-3 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :

- ⑧ « Art. L. 5141-3. – Lorsqu'un navire se trouve dans un état d'abandon prolongé, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire peut être prononcée, le cas échéant après mise en œuvre des mesures prévues à l'article L. 5141-2-1, par décision de l'autorité administrative compétente de l'État, sur demande, chacune pour ce qui la concerne, de l'une des autorités mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 5141-2-1.

- ⑨ « La décision de déchéance ne peut intervenir qu'après mise en demeure du propriétaire par l'autorité administrative compétente de l'État de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois et supérieur à trois

mois à compter de sa notification, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire. Cette autorité statue dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure.

- ⑩ « La mise en demeure et la décision de déchéance sont notifiées par l'autorité qui est à l'origine de la demande de déchéance.
- ⑪ « Une fois la déchéance prononcée, l'autorité compétente pour prendre les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sur le navire est celle qui est à l'origine de la demande de déchéance. »
- ⑫ IV. – Il est ajouté dans le même code un article L. 5141-3-1 ainsi rédigé :
- ⑬ « *Art. L. 5141-3-1.* – Les frais engagés par l'autorité portuaire pour la mise en œuvre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sont pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire. »
- ⑭ V. – L'article L. 5141-4 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑮ « *Art. L. 5141-4.* - En cas de déchéance, le navire abandonné peut être vendu ou le cas échéant faire l'objet d'une cession pour démantèlement au profit de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la notification de la décision de déchéance et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires. »
- ⑯ VI. – Il est ajouté dans le même code deux articles L. 5141-4-1 et L. 5141-4-2, ainsi rédigés :
- ⑰ « *Art. L. 5141-4-1.* – Les créances correspondant aux droits de ports non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 ou par l'autorité administrative compétente de l'État au titre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, ainsi qu'aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement, sont imputées en priorité sur le produit de la vente ou de la cession.
- ⑱ « Lorsque le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement ne permet pas de couvrir les frais mentionnés à l'alinéa précédent, le déficit est à la charge de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance. Toutefois, le déficit est pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.
- ⑲ « *Art. L. 5141-4-2.* – Les conditions d'application des dispositions de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. »
- ⑳ VII. – Le second alinéa de l'article L. 5141-6 du même code est ainsi rédigé :
- ㉑ « Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance. »
- ㉒ VIII. – L'article L. 5242-16 du même code est abrogé.

**M. le président.** La parole est à M. Robert Navarro, sur l'article.

**M. Robert Navarro.** Les différents articles que ce projet de loi consacre aux transports maritimes démontrent qu'avec un peu de bon sens, et même sans budget, on peut régler nombre des problèmes auxquels sont confrontés les autorités portuaires et les pouvoirs publics.

L'article 15, par exemple, donne de nouvelles armes pour lutter contre les navires poubelles, en accélérant la déchéance de propriété et en identifiant clairement les responsabilités et la répartition des charges entre les autorités publiques.

C'est un vrai problème qui se trouve ainsi réglé : merci, monsieur le ministre ! Chaque année, des navires, retenus à quai pour des raisons de sécurité ou pour des motifs économiques, sont abandonnés par leurs propriétaires.

À Sète, dans l'Hérault, par exemple, nous avons en permanence deux ou trois bateaux abandonnés : 500 mètres de quais sont, depuis neuf ans, immobilisés par des navires poubelles. Ces bateaux, véritables verrues dans le paysage, se détériorent jusqu'à devenir une source de pollution.

Cet article, dont je vous remercie, monsieur le ministre, était très attendu dans les ports maritimes.

Plus largement, je souhaite attirer votre attention sur la question des marins : à Sète, il y a peu de temps, un marin de l'un de ces bateaux poubelles s'est suicidé. Quand un bateau est bloqué à quai par l'administration des ports, l'armateur abandonne souvent purement et simplement les marins qui sont à son bord, sans bien entendu avoir payé les salaires qu'il leur devait. Ces marins, abandonnés dans un port étranger, sans argent, sans statut d'immigrant, sans nourriture et sans eau, sans soins sanitaires, sans famille et sans ressources, méritent que nous nous préoccupions de leur sort.

Aussi, monsieur le ministre, je vous appelle – je sais que c'est dans vos projets – à vous battre sur le plan international, au sein de l'Organisation internationale du travail et au sein de l'Organisation maritime internationale, l'OMI. Nous devons renforcer la convention sur le rapatriement – et le bien-être – des marins et inciter un maximum d'États à en appliquer les dispositions pour les marins abandonnés. Les armateurs voyous ne doivent plus trouver de sanctuaire et échapper à la sanction !

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

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Monsieur le sénateur, je vous remercie de vos propos et d'avoir souligné l'intérêt de l'article 15.

En effet, il ne faudrait pas que l'intensité des débats que nous avons eus jusqu'à présent sur ce projet de loi nous conduise à passer sous silence l'intérêt de dispositions qui, finalement, sont des dispositions de bon sens, dont l'absence est aujourd'hui très paralysante. C'est pourquoi le Gouvernement a souhaité accélérer la mise en œuvre d'une procédure de déchéance de propriété de navires de commerce abandonnés.

Comme vous l'avez souligné à juste titre, il ne s'agit pas de cas isolés. Vous avez cité un exemple dans votre région, on trouve des situations semblables dans d'autres régions, et bien évidemment en Bretagne.

Outre les difficultés ou le danger pour la navigation portuaire, ces bateaux présentent des risques de pollution. L'entrave à l'exploitation commerciale normale des ports représente un coût pour les autorités portuaires. Avec le

temps, ces navires se déprécient et leurs propriétaires décident alors tout simplement de les abandonner. Or le cadre législatif et réglementaire actuel ne permet pas d'intervenir rapidement.

Ce sont des centaines de milliers d'euros chaque année et pour chaque situation qui sont à la charge des autorités portuaires, des services des collectivités ou de l'État, certains allant même au-delà de leurs compétences pour régler ces problèmes.

Les procédures actuelles permettent de mettre en demeure le propriétaire, mais nous souhaitons aller jusqu'au prononcé de déchéance de propriété.

Enfin, vous m'avez interpellé sur le rôle de la France dans le cadre, notamment, de l'OMI. Sachez que nos administrations, nos représentants et nous-mêmes sommes très mobilisés pour faire en sorte que, par sa force de proposition, la France soit à la hauteur de ses enjeux, de ses ambitions et de sa réalité maritime.

**M. le président.** L'amendement n° 17 rectifié, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairretto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

A - Alinéa 1

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° La section 1 est ainsi modifiée :

a) L'article L. 5141-1 est ainsi rédigé :

B - Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

b) Il est ajouté un article L. 5141-2-1 ainsi rédigé :

C - Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

2° La section 2 est ainsi rédigée :

D - Alinéas 12, 14 et 16

Supprimer ces alinéas

E - Alinéa 20

Rédiger ainsi cet alinéa :

3° Le second alinéa de l'article L. 5141-6 est ainsi rédigé :

F - Alinéa 22

Remplacer cet alinéa par quatre alinéas ainsi rédigés :

II. – Le même code est ainsi modifié :

1° L'article L. 5242-16 est abrogé ;

2° L'article L. 6132-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 6132-2. - Les règles relatives aux épaves maritimes mentionnées aux articles L. 5242-17 et L. 5242-18, s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime. »

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** L'article 15 renouvelle et simplifie les procédures d'expropriation des navires abandonnés dans les ports maritimes. J'ai déjà dit hier soir dans mon propos introductif tout le bien que j'en pensais, comme vient de le faire Robert Navarro.

Mon amendement est purement rédactionnel et de coordination législative.

Je précise qu'il a reçu l'aval de la commission.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Avis favorable, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 17 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 15, modifié.

*(L'article 15 est adopté.)*

#### Article additionnel après l'article 15

**M. le président.** L'amendement n° 78, présenté par M. Fichet, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre VII du Titre II du Livre I<sup>er</sup> de la première partie du code général de la propriété des personnes publiques est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. ... – Sont considérés hors d'usage ou abandonnés pour l'application du présent article les bateaux de plaisance dont les propriétaires n'ont pas ou non plus l'utilisation, laissés à l'abandon sur le domaine public.

« Quand une des personnes mentionnées à l'article L. 2132-23 constate l'état hors d'usage ou l'abandon d'un bateau de plaisance, le constat est affiché sur ce bateau et notifié au dernier propriétaire, s'il est connu, accompagné d'une mise en demeure de procéder à sa remise en état ou son enlèvement.

« Si le propriétaire ne s'est pas manifesté ou n'a pas obtempéré dans un délai de six mois à compter de la notification qui lui a été faite, l'autorité administrative compétente procède à l'annulation de l'immatriculation du bateau. Le bateau dont l'immatriculation a été annulée devient la propriété du gestionnaire du domaine public concerné, qui peut procéder à sa vente ou engager les opérations de dépollution, de démontage, de broyage, de récupération et de recyclage nécessaires à son élimination.

« Les constructeurs de bateaux de plaisance et les personnes titulaires d'un contrat avec un constructeur étranger qui importent ou introduisent en France à titre professionnel des bateaux de plaisance neufs concourent au financement des opérations mentionnées à l'alinéa précédent. »

La parole est à M. Jean-Luc Fichet.

**M. Jean-Luc Fichet.** Cet amendement traite de la question des bateaux de plaisance abandonnés, mais dans la mesure où il n'a pas eu l'aval de la commission, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 78 est retiré.

**Article 16**

- ① I. – La section 2 du chapitre II du titre II du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code des transports est ainsi rédigée :
- ② « Section 2
- ③ « Responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages
- ④ « résultant de la pollution par les hydrocarbures
- ⑤ « *Art. L. 5122–25.* – Pour l'application des dispositions de la présente section, les termes ou expressions : « propriétaire », « navire », « événement », « dommages par pollution » et « hydrocarbures » s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1er de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée.
- ⑥ « *Art. L. 5122–26.* – Le propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable de tout dommage par pollution causé par son navire dans les conditions et limites fixées par la convention mentionnée à l'article L. 5122–25.
- ⑦ « *Art. L. 5122–27.* – Sous réserve de l'application du paragraphe 2 de l'article V de la convention mentionnée à l'article L. 5122–25, le propriétaire du navire est en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité s'il constitue auprès d'un tribunal un fonds d'indemnisation pour un montant s'élevant à la limite de sa responsabilité déterminée dans les conditions fixées par la même convention.
- ⑧ « *Art. L. 5122–28.* – Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire à condition que le demandeur ait accès au tribunal qui contrôle le fonds et que le fonds soit effectivement disponible au profit du demandeur.
- ⑨ « *Art. L. 5122–29.* – Le fonds est réparti entre les créanciers proportionnellement au montant des créances admises.
- ⑩ « Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire du navire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière, a indemnisé en tout ou partie certains créanciers, il est autorisé à prendre, à due concurrence, la place de ces créanciers dans la distribution du fonds.
- ⑪ « *Art. L. 5122–30.* – Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. »
- ⑫ II. – L'article L. 5123–2 du code des transports est complété par les dispositions suivantes :
- ⑬ « III – Le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1er de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. »

- ⑭ III. – Le II de l'article L. 5123–3 du même code devient l'article L. 5123–4 et, dans cet article, les mots : « du présent article » sont remplacés par les mots : « de l'article L. 5123–3 ».
- ⑮ IV. – L'article L. 5123–4 du même code est abrogé.
- ⑯ V. – Le II de l'article L. 5123–6 du même code est complété par les dispositions suivantes :
- ⑰ « 3° Le fait pour le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1er de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, de ne pas respecter les obligations prévues au III de l'article L. 5123–2. » – (*Adopté.*)

**Article 17**

À la section 1 du chapitre VIII du titre I<sup>er</sup> du livre II du code de l'environnement, les articles L. 218–1 à L. 218–9 sont abrogés. – (*Adopté.*)

**Article additionnel après l'article 17**

**M. le président.** L'amendement n° 72, présenté par MM. Bizet et Revet, est ainsi libellé :

Après l'article 17

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, tout navire transportant des liquides polluants et construit après le 31 décembre 2013, devra, dès lors qu'il navigue dans les eaux territoriales françaises ou dans la zone économique exclusive française, être équipé d'un système qui, par un accès permanent aux cuves, facilite l'évacuation rapide des polluants en cas d'accident. Ce délai est porté au 1<sup>er</sup> janvier 2027 pour les navires transportant des liquides polluants et construits avant le 31 décembre 2013.

II. – Un décret fixe les modalités d'application du I.

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** Cet amendement aurait été beaucoup mieux défendu par mon collègue Charles Revet, qui est un spécialiste du transport maritime, mais en son absence, je me permettrai de me substituer à lui très imparfaitement.

Il a trait, précisément, à la mise en œuvre graduée, si c'est possible, d'autres méthodes que la double coque pour éviter les drames occasionnés par les marées noires.

En complément de cette technologie dite « double coque », notre collègue Charles Revet voudrait mettre en lumière un système dénommé FOR, ou *Fast Oil Recovery System*. Ce type d'équipement est détaillé dans une notation additionnelle de classe FORS N553 émise par le Bureau Véritas, qui repose sur le principe que, à tout moment, lorsqu'un cargo ou un pétrolier est échoué ou totalement immergé, il faut récupérer la cargaison.

Le trafic maritime aura doublé d'ici à vingt ans et représentera 80 % du trafic mondial. Quelque 80 % de ce trafic maritime mondial passera par la Méditerranée et la façade maritime française qui est la deuxième au monde.

Donc, la France pourrait faire prévaloir, au regard du principe de précaution, les mesures d'urgence pour la prévention des risques de pollution maritimes.

Un équipement des navires en systèmes de sécurité embarquée, selon une solution graduée jusqu'en 2027, pourrait permettre une diminution progressive des marées noires sur le littoral français.

Tel est l'objet du présent amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Je partage le souhait de notre collègue Jean Bizet d'équiper les navires transportant des polluants ; les règles contraignantes ont toujours du retard, et il est rageant de constater qu'il faut des catastrophes comme celles qui ont été citées dans l'objet de son amendement pour que les États prennent effectivement des mesures. Par conséquent, envisager des mesures préventives me paraît de bonne politique.

Il existe aujourd'hui des techniques fiables pour empêcher une fuite de s'aggraver : pourquoi ne pas rendre ces techniques obligatoires au moins devant nos côtes, voire sur l'ensemble du territoire européen ? Mais est-ce possible dans notre environnement juridique ? Comment faut-il procéder ?

La commission, sur ce point, a émis un avis de sagesse, et j'attends l'avis du Gouvernement afin que, le cas échéant, il nous éclaire sur le contexte dans lequel pourrait intervenir cette disposition obligatoire, au moins dans les eaux territoriales françaises.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** J'avais quelques scrupules à donner ma réponse au sénateur Charles Revet, mais comme je vous ai dit « non » depuis deux jours, monsieur Bizet,...

**M. Jean Bizet.** Je suis habitué ! (*Sourires.*)

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** ... il y a une forme de continuité.

Plus précisément, et sans prendre le sujet trop à la légère, je reconnais que cet amendement intéressant est tout à fait motivé. Le Gouvernement est sensible à votre démarche, qui vise à souligner les efforts qui doivent être déployés pour prévenir de nouvelles catastrophes écologiques causées notamment par les marées noires. Mesdames, messieurs les sénateurs, vous êtes un certain nombre d'élus des littoraux français à trop subir le manque de prévoyance et, surtout, de mesures permettant d'assurer la sécurité, y compris la sécurité écologique, de nos espaces.

Cependant, la mise en place d'une telle mesure technique obligatoire visant à la prévention des pollutions par des navires effectuant une navigation internationale relève malheureusement de la compétence exclusive de la Commission européenne. Or, à ce jour, aucune règle communautaire ou internationale ne prévoit le type d'équipement que vous évoquez à bord des navires.

Par ailleurs, l'amendement que vous avez présenté prévoit l'application de la mesure à tous les navires fréquentant les eaux territoriales, notamment la zone économique exclusive sous juridiction française. Or des mesures techniques spécifiques n'entrant pas dans le champ des conventions internationales ne peuvent être imposées aux navires des pavillons tiers.

À l'inverse, une réglementation purement nationale imposerait aux seuls navires battant pavillon français une contrainte qui ne manquerait pas de peser sur la compétitivité de nos armements par rapport à leurs concurrents européens ou internationaux.

Enfin, l'amendement prévoit un champ d'application à « tout navire transportant des liquides polluants ». Or tous les navires transportent dans leurs soutes à combustible des produits polluants. Le texte s'appliquerait donc à tout type et toute taille de navire, y compris de plaisance et de pêche.

Aussi, il ne m'est malheureusement pas possible, vous l'aurez bien compris, au-delà de la plaisanterie à laquelle je me suis livré, d'émettre un avis favorable sur cet amendement.

Cela étant, je tiens à redire, comme je l'ai fait à l'instant en répondant à Robert Navarro, combien nous partageons vos préoccupations, notamment celles que vous avez exprimées au travers du présent amendement.

La France est très active dans ce domaine. Elle a déposé un projet d'amendement au sein du sous-comité *Design and Equipment* de l'OMI, visant à réduire les conséquences d'un accident en mer sur l'environnement dans les régions polaires.

L'objectif est d'améliorer l'accessibilité des polluants qui se trouvent dans les soutes et dans les cales, afin d'accélérer leur récupération avant qu'ils ne se déversent en mer. Il s'agit d'appliquer les nouvelles technologies pour mieux récupérer les polluants.

De nombreuses réflexions sont en cours sur la sécurité et la sûreté en mer. Il est important que nous puissions poursuivre nos travaux, et comme je l'ai dit, les représentants de nos administrations sont extrêmement actifs dans ce domaine.

Vos amendements, même s'ils reçoivent un avis défavorable quant à leur forme et leur opposabilité juridique, ne donnent que plus de poids à la volonté commune, j'en suis persuadé, que la communauté internationale se dote de règles contraignantes concernant la protection de l'environnement, notamment littoral et marin.

**M. le président.** Monsieur Bizet, l'amendement n° 72 est-il maintenu ?

**M. Jean Bizet.** Monsieur le ministre, je m'attendais à votre réponse, et la question ne peut évidemment être appréhendée et résolue au seul périmètre national.

Je suis tout à fait prêt à retirer cet amendement, à condition que vous portiez la parole de la France sur ce point au niveau européen. Dans ce cas, tout le monde sera satisfait.

**M. le président.** L'amendement est donc retiré, monsieur Bizet ?

**M. Jean Bizet.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 72 est retiré.

### Article 18

- ① I. – Le 9° du I de l'article L. 215-1 du code de la consommation est remplacé par les dispositions suivantes :
- ② « 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer :
- ③ « a) Dans le domaine des affaires maritimes ;
- ④ « b) Au titre de la surveillance du marché, dans les domaines de la conformité et de la sécurité des bateaux de plaisance et de leurs pièces et éléments d'équipement ; ».
- ⑤ II. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

- ⑥ 1° L'article L. 218–26 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Le 3° est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑧ « 3° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »
- ⑨ b) Les 4° et 5° sont abrogés ;
- ⑩ c) Les 6° à 11° sont renumérotés de 4° à 9° ;
- ⑪ 2° Au premier alinéa de l'article L. 218–27, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑫ 3° L'article L. 218–36 est ainsi modifié :
- ⑬ a) Le 5° du I est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑭ « 5° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »
- ⑮ b) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑯ 4° L'article L. 218–53 est ainsi modifié :
- ⑰ a) Le 1° du I est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑱ « 1° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »
- ⑲ b) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑳ 5° L'article L. 218–66 est ainsi modifié :
- ㉑ a) Le 2° du I est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㉒ « 2° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »
- ㉓ b) Les 4° et 8° sont abrogés ;
- ㉔ c) Les 5° à 13° sont renumérotés de 4° à 11° ;
- ㉕ d) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ㉖ 6° Le 11° du I de l'article L. 521–12 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㉗ « 11° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants, les commandants en second et les officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer. » ;
- ㉘ 7° Le quatrième alinéa de l'article L. 713–7 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㉙ « - les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants, commandants en second et officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer. »
- ㉚ III. – Le 2° du I de l'article L. 513–2 du code minier est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㉛ « 2° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ; ».
- ㉜ IV. – L'article L. 544–8 du code du patrimoine est ainsi modifié :
- ㉝ 1° Les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ㉞ 2° Les mots : « les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, », « les contrôleurs des affaires maritimes, », « les techniciens du contrôle des établissements de pêche, » et « les syndic des gens de mer, » sont supprimés.
- ㉟ V. – Le 8° du II de l'article L. 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㊱ « 8° Lorsqu'un fonctionnaire affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer est tué en service au cours d'une mission de contrôle ou de surveillance. »
- ㊲ VI. – Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :
- ㊳ 1° Au dernier alinéa du I de l'article L. 205–1 :
- ㊴ a) Les mots : « inspecteurs, contrôleurs, » sont supprimés ;
- ㊵ b) Les mots : « syndic des gens de mer » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

- ④1 2° Le 8° du I de l'article L. 231-2 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ④2 « 8° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, pour les contrôles officiels liés à la production de coquillages vivants ; »
- ④3 3° L'article L. 942-1 est ainsi modifié :
- ④4 a) Au 1° du I, les mots : « et inspecteurs » sont remplacés par les mots : « du corps technique et administratif » ;
- ④5 b) Le 3° est remplacé par les dispositions suivantes :
- ④6 « 3° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ④7 c) Le 4° est abrogé ;
- ④8 d) Les 5° à 8° sont renumérotés de 4° à 7° ;
- ④9 4° Au 1° de l'article L. 942-7, les mots : « inspecteur ou contrôleur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A ou B affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».
- ⑤0 VII. – Le 9° de l'article L. 1515-6 du code de la santé publique est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑤1 « 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer. »
- ⑤2 VIII. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ⑤3 1° L'article L. 5123-7 est ainsi modifié :
- ⑤4 a) Le 2° est ainsi remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑤5 « 2° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »
- ⑤6 b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;
- ⑤7 c) Le 8° devient le 5° ;
- ⑤8 2° À l'article L. 5142-7, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « le fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑤9 3° L'article L. 5222-1 est ainsi modifié :
- ⑥0 a) Le 4° est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑥1 « 4° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑥2 b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;
- ⑥3 c) Le 8° devient le 5° ;
- ⑥4 4° L'article L. 5243-1 est ainsi modifié :
- ⑥5 a) Le 3° est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑥6 « 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑥7 b) Le 4° est abrogé ;
- ⑥8 5° A l'article L. 5243-2, les mots : « Les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « Les fonctionnaires de catégorie B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑥9 6° À l'article L. 5243-2-2, les mots : « les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires de catégorie B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑦0 7° Le 3° de l'article L. 5243-7 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑦1 « 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑦2 8° L'article L. 5262-4 est ainsi modifié :
- ⑦3 a) Le 4° est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑦4 « 4° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑦5 b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;
- ⑦6 c) Le 8° devient le 5° ;
- ⑦7 9° À l'article L. 5335-5, les mots : « syndic des gens de mer » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑦8 10° Au 3° de l'article L. 5336-5, les mots : « les fonctionnaires et agents assermentés du ministère chargé de la mer » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑦9 11° À l'article L. 5548-3, les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
- ⑧0 IX. – Le 5° de l'article L. 8271-1-2 du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

81 « 5° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; ».

82 X. – Au premier alinéa de l'article L. 312-5 du code du travail applicable à Mayotte, les mots : « les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

83 XI. – À l'article 33 de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, les mots : « inspecteurs des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » et les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

84 XII. – Le 5° du I de l'article 7 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales est remplacé par les dispositions suivantes :

85 « 5° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires de catégories A et B affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer. »

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements.

L'amendement n° 20 rectifié, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vaireto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéas 10, 24, 26, 27, 48, 57, 63

Supprimer ces alinéas.

L'amendement n° 21, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vaireto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéas 72 à 76

Supprimer ces alinéas.

L'amendement n° 22 rectifié, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vaireto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Le onzième alinéa du 3° du A de l'article 14 de l'ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 portant simplification, réforme et harmonisation des dispositions de police administrative et de police judiciaire du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants, les commandants en second et les officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer ; ».

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** L'article 18 modifie, à droit constant, la dénomination des corps civils des affaires maritimes habilités à exercer les pouvoirs de police à la suite de la fusion des corps des affaires maritimes et de l'abrogation d'anciens statuts des affaires maritimes.

Cette mesure de simplification est, en soi, bienvenue, mais elle recouvre une réalité que l'on peut sans doute regretter. La fusion des corps des affaires maritimes risque d'accompagner la disparition de spécialités utiles aux métiers de la mer. Il faut y prendre garde.

Le moins que l'on puisse faire cependant, et tel est le sens de cet article, c'est de s'assurer que les nouveaux corps, dans leur nouvelle dénomination, soient dotés des mêmes pouvoirs de contrôle que les anciens. Sinon, on amoindrirait le contrôle possible.

Les trois amendements que j'ai déposés sur cet article sont des amendements de rédaction et de coordination législative.

J'indique que la commission a émis un avis favorable sur ces trois amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuveillier, ministre délégué.** Avis favorable sur les trois amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote sur l'amendement n° 20 rectifié.

**M. Ronan Dantec.** Je saisis cette occasion pour redire l'enjeu majeur du contrôle. Se posent des questions concernant le nombre de personnels prévus pour cette mission et leur statut.

Nous savons bien que l'administration française est sous-dotée pour effectuer des contrôles : si l'on veut faire respecter un certain nombre de législations, il faut absolument s'en donner les moyens.

Par conséquent, à côté du statut, il faut tenir compte du nombre de fonctionnaires, qui a baissé ces dernières années sur ces missions qui sont pourtant centrales pour répondre aux enjeux.

Cela fait un peu écho à l'amendement précédent, sur lequel je n'ai pas pu m'exprimer – pour une fois que je soutenais une disposition proposée par Jean Bizet, je regrette vraiment de n'avoir pu le faire. (*M. Jean Bizet s'exclame.*) En effet, dans sa réponse, M. le ministre a beaucoup insisté sur la dimension internationale de cette question. Je préférerais que nous insistions sur sa dimension européenne, parce que, si l'on attend que l'OMI se mette d'accord sur des normes extrêmement

fortes concernant le transport maritime, on risque d'attendre longtemps, et les côtes françaises et européennes continueront à vivre sous la menace de navires poubelles.

C'est donc bien au niveau européen qu'il faut aujourd'hui se doter d'une législation protectrice dans le cadre d'un trafic maritime qui se développe.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 20 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 21.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 22 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 18, modifié.

*(L'article 18 est adopté.)*

### Article 19

- ① Le livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après le deuxième alinéa de l'article L. 5111-2, sont insérées les dispositions suivantes :
- ③ « Est puni de la même peine d'amende le fait pour le conducteur du bateau, tel que défini à l'article L. 4212-1, de ne pas se conformer aux prescriptions de l'article L. 4113-1 sur les marques extérieures d'identification du bateau, ou d'effacer, d'altérer, de couvrir ou masquer ces marques, lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.
- ④ « Ces dispositions sont également applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure, lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ;
- ⑤ 2° À l'article L. 5111-3, les mots : « du navire » sont remplacés par les mots : « du navire ou du bateau » ; – *(Adopté.)*

### Article 20

- ① Le livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Il est inséré un article L. 5241-7-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 5241-7-1.* – Pour l'exercice de leurs missions, les agents chargés des visites et inspections des navires en application du présent chapitre effectuent leurs contrôles à toutes heures à bord des navires. » ;
- ④ 2° Au I de l'article L. 5242-1, les mots : « de 7 500 € d'amende » sont remplacés par les mots : « de 30 000 € d'amende » ;
- ⑤ 3° Au I de l'article L. 5242-2, les mots : « de 3 500 € d'amende » sont remplacés par les mots : « de 15 000 € d'amende » ;
- ⑥ 4° Il est créé un titre VIII intitulé : « L'enquête nautique » et comprenant les articles L. 5281-1 et L. 5281-2 ainsi rédigés :

⑦ « *Art. L. 5281-1.* – Après tout événement de mer, le capitaine transmet sans délai un rapport de mer au directeur interrégional de la mer responsable du service dans le ressort duquel il se trouve.

⑧ « *Art. L. 5281-2.* – Le directeur interrégional de la mer peut procéder, dès qu'il a connaissance d'un événement de mer, à une enquête administrative, dite « enquête nautique », qui comporte l'établissement d'un rapport circonstancié sur les faits en vue notamment de prendre toute mesure administrative, y compris d'urgence.

⑨ « Pour les besoins de l'enquête nautique, le directeur interrégional de la mer et les agents qu'il désigne à cet effet ont droit d'accéder à bord du navire, de procéder à sa visite, de recueillir tous renseignements et justifications nécessaires, d'exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et d'en prendre copie.

⑩ « Les modalités d'exécution de l'enquête nautique sont fixées par décret en Conseil d'État.

⑪ « Lorsque l'enquête nautique révèle la commission d'une ou plusieurs infractions pénales, y compris les infractions maritimes, le directeur interrégional de la mer en informe immédiatement le procureur de la République et lui adresse le rapport d'enquête nautique dès sa clôture. » – *(Adopté.)*

### Article 21

- ① Le livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 5331-5 est complété par un 4° ainsi rédigé :
- ③ « 4° Dans le port de Port-Cros, l'autorité portuaire est le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. » ;
- ④ 2° L'article L. 5331-6 est complété par un 5° ainsi rédigé :
- ⑤ « 5° Dans le port de Port-Cros, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. » – *(Adopté.)*

### Article additionnel après l'article 21

**M. le président.** L'amendement n° 97, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 5431-4 du code des transports, les mots : « sans préjudice des dispositions spécifiques à la Corse, fixées » sont remplacés par les mots : « à la Corse, sans préjudice des dispositions fixées ».

La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Cet amendement a pour objet d'étendre à la Corse l'application de l'article L. 5431-3 du code des transports afin de permettre à la collectivité territoriale de Corse, comme aux autres régions, d'infliger des amendes administratives aux opérateurs exploitant un service régulier de transports en méconnaissance des obligations de service public fixées par la collectivité.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Je dois vous avouer que le libellé de cet amendement avait laissé la commission perplexe. La question toute simple que nous nous étions posée était la suivante : pourquoi la collectivité de Corse n'a-t-elle pas déjà cette faculté d'infliger des amendes administratives ? Vous avez donné une explication à l'instant, monsieur le ministre, mais je voudrais ajouter qu'il y a là, tout de même, un nouveau signe du génie « complicateur » de l'administration, si vous me permettez cette expression, car la collectivité territoriale de Corse dispose de la compétence des transports maritimes, mais comme le code des transports confie aux départements le transport maritime avec les îles, la collectivité de Corse n'a pas toutes les cartes entre les mains.

L'amendement du Gouvernement, qui ne manque pas de subtilité rédactionnelle, répare cette lacune en appliquant à la collectivité territoriale de Corse le chapitre relatif à la desserte des îles, ce qui est normal, vous en conviendrez.

Par conséquent, au-delà de sa perplexité, la commission a émis un avis favorable sur cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 97.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 21.

## Article 22

- ① Dans le titre III du livre V de la cinquième partie du code des transports, il est inséré une section 4 intitulée : « La consignation » et comprenant l'article L. 5531-19 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5531-19.* – Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République territorialement compétent au titre de l'un des critères mentionnés au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.
- ③ « Avant l'expiration du délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République territorialement compétent, statue sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. Le juge des libertés et de la détention statue par ordonnance motivée insusceptible d'appel. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.
- ④ « La consignation peut être renouvelée selon les mêmes modalités jusqu'à la remise de la personne faisant l'objet de la consignation à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, à moins que le capitaine n'ordonne la levée de la mesure.

- ⑤ « Sauf impossibilité technique, le juge des libertés et de la détention communique, s'il l'estime utile, avec la personne faisant l'objet de la consignation. »

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements.

L'amendement n° 24, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 2

1° Deuxième phrase

Remplacer les mots :

doit être

par le mot :

est

2° Après la deuxième phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Le mineur peut cependant être consigné concomitamment avec un ou des membres de sa famille, à condition que cette mesure ne soit pas de nature à mettre en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes, y compris celle des intéressés.

L'amendement n° 25, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Remplacer les mots :

le juge des libertés et de la détention communique, s'il l'estime utile,

par les mots :

le procureur de la République et le juge des libertés et de la détention communiquent, s'ils l'estiment utile,

L'amendement n° 23, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 2 de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, la référence au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime est remplacée par la référence au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire de la marine marchande.

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** Mes chers collègues, l'article 22 du présent texte encadre le pouvoir que le capitaine d'un bateau détient déjà de consigner une personne à bord de son navire, lorsque celle-ci met en péril le bâtiment, sa cargaison ou la sécurité des personnes voyageant à son bord. Les modalités retenues sont

directement inspirées du régime en vigueur pour la consignation à terre, en tenant compte des adaptations nécessitées par le contexte de pleine mer.

Cet encadrement renforce la sécurité juridique de cette mesure d'application heureusement rare. Toutefois, je vous propose d'y apporter trois modifications.

Tout d'abord, l'amendement n° 24 prévoit le cas où la personne consignée est accompagnée d'un enfant, en précisant que le mineur doit être séparé de toute personne consignée. C'est la règle qui prévaut sur la terre ferme. Cependant, il faut envisager le cas où le capitaine estimerait plus juste de ne pas séparer un enfant de son parent. Même si cette situation est évidemment rare, il est utile de la prévoir. En effet, il s'agit de sécuriser l'ensemble de la procédure.

Ensuite, l'amendement n° 25 précise que le procureur de la République, au-delà du seul juge des libertés et de la détention, peut s'entretenir avec la personne consignée.

Enfin, l'amendement de coordination n° 23 tend à ce que ces mesures s'appliquent dès la promulgation du présent texte.

Je précise que la commission a émis un avis favorable sur ces trois amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Le Gouvernement émet un avis favorable, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 24.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 25.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 23.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 22, modifié.

*(L'article 22 est adopté.)*

### Article 23

① I. – Il est ajouté, après le titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports, un titre VI ainsi rédigé :

② « TITRE VI

③ « **CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL**

④ « *Chapitre Premier*

⑤ « **Champ d'application**

⑥ « *Art. L. 5561-1.* – Les dispositions du présent titre et des règlements pris pour leur mise en œuvre, sont applicables aux navires :

⑦ « 1° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ;

⑧ « 2° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État ;

⑨ « 3° Utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service.

⑩ « *Art. L. 5561-2.* – Les dispositions des articles L. 5522-1, relatives à la nationalité des équipages, et L. 5522-2, relatives aux effectifs à bord, ainsi que des règlements pris pour leur mise en œuvre, sont applicables aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1.

⑪ « *Chapitre II*

⑫ « **Droits des salariés**

⑬ « *Art. L. 5562-1.* – Les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5561-1 sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour les matières suivantes :

⑭ « 1° Libertés individuelles et collectives dans la relation de travail ;

⑮ « 2° Discriminations et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ;

⑯ « 3° Protection de la maternité, congés de maternité et de paternité, congés pour événements familiaux ;

⑰ « 4° Conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;

⑱ « 5° Exercice du droit de grève ;

⑲ « 6° Durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;

⑳ « 7° Salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;

㉑ « 8° Santé et sécurité au travail, âge d'admission au travail, emploi des enfants ;

㉒ « 9° Travail illégal.

㉓ « *Art. L. 5562-2.* – Un contrat de travail écrit est conclu entre l'armateur et chacun des salariés relevant des gens de mer. Il mentionne :

㉔ « 1° Ses nom et prénom, sa date et son lieu de naissance, son numéro d'identification ou toute autre référence équivalente ;

㉕ « 2° Le lieu et la date de conclusion du contrat ;

㉖ « 3° Les nom et prénom ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;

㉗ « 4° Le service pour lequel il est engagé ;

㉘ « 5° Les fonctions qu'il exerce ;

㉙ « 6° Le montant des salaires et accessoires, ainsi que le nombre d'heures de travail auquel se rapporte la rémunération prévue ;

㉚ « 7° Les droits à congés payés ou la formule utilisée pour les calculer ;

㉛ « 8° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent lui être assurées par l'armateur ;

㉜ « 9° Le droit à un rapatriement ;

㉝ « 10° L'intitulé de la convention collective nationale française étendue dont relèvent les navires battant pavillon français effectuant les mêmes navigations et la référence aux accords collectifs applicables au sein de l'entreprise ;

㉞ « 11° Le terme du contrat si celui-ci est conclu pour une durée déterminée.

- ③⑤ « Art. L. 5562-3. – La prise des congés déterminés par le contrat de travail ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme. L'armateur établit un document individuel mentionnant l'indemnité compensatrice perçue par chacun des gens de mer pour la fraction de congés dont il n'a pas bénéficié.
- ③⑥ « *Chapitre III*
- ③⑦ « *Protection sociale*
- ③⑧ « Art. L. 5563-1. – Les gens de mer employés à bord d'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 bénéficient du régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen.
- ③⑨ « Le régime de protection sociale comprend nécessairement :
- ④① « 1° Le risque santé, qui prend en charge la maladie, l'invalidité, l'accident du travail et la maladie professionnelle ;
- ④② « 2° Le risque maternité-famille ;
- ④③ « 3° Le risque emploi, qui prend en charge le chômage ;
- ④④ « 4° Le risque vieillesse.
- ④⑤ « Art. L. 5563-2. – L'armateur ou l'un de ses préposés déclare tout accident survenu à bord dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après la survenue des accidents.
- ④⑥ « La déclaration peut être faite par la victime ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la deuxième année qui suit l'accident.
- ④⑦ « *Chapitre IV*
- ④⑧ « *Dispositions particulières à certains salariés*
- ④⑨ « Art. L. 5564-1. – A bord des navires pratiquant un service de cabotage à passagers avec les îles ou de croisière, et d'une jauge brute de moins de 650, le personnel désigné pour aider les passagers en cas de situation d'urgence est aisément identifiable et possède, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission en satisfaisant aux critères fixés par le c de l'article 18 de la directive 2008/106/CE du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.
- ⑤① « *Chapitre V*
- ⑤② « *Documents obligatoires*
- ⑤③ « Art. L. 5565-1. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des membres de l'équipage et affichés dans les locaux réservés à l'équipage est fixée par voie réglementaire.
- ⑤④ « Ce décret fixe notamment ceux des documents obligatoires qui doivent être disponibles en français et dans la langue de travail du navire.
- ⑤⑤ « Art. L. 5565-2. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des agents mentionnés aux articles L. 5548-1 et L. 5548-3 et dont ils peuvent prendre copie quel que soit le support, est fixée par voie réglementaire.
- ⑤⑥ « *Chapitre VI*
- ⑤⑦ « *Sanctions pénales*
- ⑤⑧ « Art. L. 5566-1. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur :
- ⑤⑨ « 1° De recruter des gens de mer sans avoir établi un contrat de travail écrit ;
- ⑥① « 2° De recruter des gens de mer en ayant conclu un contrat de travail ne comportant pas les mentions prévues à l'article L. 5561-2 ou comportant ces mentions de manière volontairement inexacte.
- ⑥② « La récidive est punie d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 7 500 €.
- ⑥③ « Art. L. 5566-2. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de méconnaître les dispositions de l'article L. 5563-1 relatives à l'obligation de faire bénéficier les gens de mer d'un régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen, couvrant obligatoirement les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse.
- ⑥④ « Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de gens de mer indûment employés. »
- ⑥⑤ II. – L'article L. 5342-3 du code des transports est abrogé.

**M. le président.** La parole est à Mme Isabelle Pasquet, sur l'article.

**Mme Isabelle Pasquet.** L'activité et l'emploi maritimes n'ont cessé de reculer en France depuis de trop nombreuses années. Cette situation est en train de s'aggraver, notamment en raison des distorsions de concurrence entre armateurs engendrées par l'existence, en Europe, de véritables pavillons de complaisance.

Pour certaines activités, les compagnies ou entreprises d'armement basées ou établies en France restent tenues d'immatriculer leurs navires sous le pavillon du premier registre français. Cette obligation assure un haut niveau de garanties tant en matière de sécurité qu'en termes de droits des salariés – je songe aux transports de passagers assurant des liaisons régulières intracommunautaires, au cabotage national, à l'assistance portuaire, ou aux navires de pêche professionnelle. *A contrario*, les entreprises basées dans un autre État membre peuvent immatriculer leurs navires sous des pavillons *bis* équivalant à des pavillons de complaisance.

Nombre d'entreprises d'armement remplacent des équipages de marins sous statuts nationaux par des marins communautaires ou issus de pays tiers, afin de les employer à bas coût et à des conditions sociales minimales, selon les normes internationales en vigueur.

Dans une Europe guidée par l'austérité et la compétitivité, ces normes minimales se sont évidemment étendues à de nombreux pays de l'Union, dont la France, notamment *via* la création de pavillons sous registre international. Le but est d'harmoniser l'emploi du secteur maritime international au sein de l'Union européenne sur le modèle des pays tiers, sur fond de mondialisation et de libéralisation des échanges.

Inquiets pour l'avenir de la filière française et des métiers de la mer, les représentants de la CGT des marins ont dressé ce constat devant nous il y a quelques mois : au vu des pratiques et infractions constatées avec l'utilisation de pavillons étrangers équivalents au registre international français, le RIF, dans ces secteurs, des distorsions de concurrence structurelles se créent inévitablement, et emportent de lourdes conséquences.

Ces pavillons 40 % moins chers, qui ne respectent pas le droit social français et les obligations fiscales françaises, appliquent à l'emploi de marins dans les vingt-sept pays de l'Union européenne et de l'espace extracommunautaire des contrats précaires *via* des sociétés de *manning*, c'est-à-dire d'intérim.

La loi relative à la création du RIF a, pour sa part, permis aux armateurs français qui opèrent au long cours, dans les secteurs ouverts à l'international, de disposer de navires battant pavillon français sans plus aucun marin français à bord et, bien entendu, dans des conditions sociales minimales et précaires. Le résultat est le suivant : près de 1 000 emplois de marins français ont déjà disparu sur ces navires entre 2009 et 2010 – ce sont les chiffres de l'Établissement national des invalides de la marine, l'ENIM – malgré 75 millions d'euros par an d'aides sociales et près de 200 millions d'euros d'exonérations fiscales au titre de la taxe au tonnage, accordés aux armateurs français ou reconnus comme tels.

Alors même que notre pays est toujours plus dépendant des transports maritimes et que l'économie maritime connaît un plein essor à l'échelle mondiale, certains prétendent que la mauvaise santé de la filière tiendrait à l'insuffisante compétitivité de nos entreprises maritimes.

Nous ne pouvons pas souscrire à une telle analyse qui pousse à déréglementer toujours davantage. Ce processus revient à aligner nos conditions d'activité et d'emploi sur le « standard international », celui de la défiscalisation complète de l'activité et du contrat de travail international comme seul régime social des salariés, avec un plancher de rémunération fixé à 520 dollars par mois.

Il est nécessaire et urgent que la France porte, au niveau européen, l'exigence d'une législation commune à tous les États membres dans ces secteurs.

Parallèlement, pour ce qui concerne les activités exclues du RIF, mais également les transports maritimes entre États membres qui relèvent du droit international, nous devons porter la réflexion sur la création d'un pavillon européen équivalent au pavillon français de premier registre, garantissant une haute protection sociale aux gens de mer tout en évitant toute distorsion de concurrence sociale et fiscale.

C'est à ce niveau qu'il faut lutter contre les pavillons de complaisance et responsabiliser, sur les plans social et environnemental, les multinationales du commerce maritime ainsi que les armateurs. C'est l'avenir de toute une filière qui est en jeu.

**M. le président.** La parole est à M. Robert Navarro, sur l'article.

**M. Robert Navarro.** Comme l'article 15, l'article 23 du présent texte était attendu depuis très longtemps par le monde maritime. En effet, dès 2009, mon collègue Charles Revet et moi-même avons formulé les propositions traduites par ledit article, dans le cadre de la mission d'étude sur la desserte maritime de la Corse. Que de temps perdu depuis lors !

Le présent article va enfin permettre l'application des grands principes de notre droit social aux navires qui viennent travailler dans les eaux territoriales françaises.

On entend souvent dire : « C'est la faute de l'Europe », quel que soit le problème, et tout particulièrement dans le monde des transports. C'est parfois vrai, même si l'Europe c'est, quoi qu'il en soit, chacun d'entre nous, par la voix de la France au Conseil. Parfois, c'est faux, comme dans le cas présent.

En effet, la transposition en droit français n'a pas utilisé toutes les marges de manœuvre prévues pour protéger notre modèle social. Cette faute n'a que trop duré : l'Europe avait prévu des armes pour lutter contre la concurrence déloyale, et nous ne les avons pas toutes employées. Le présent article vient combler cette lacune, et j'en remercie le Gouvernement.

Certes, ces dispositions ne résoudreont pas tous les problèmes et ne sauveront pas, à elles seules, la Société nationale Corse-Méditerranée, la SNCM. Toutefois, monsieur le ministre, vous avez la clairvoyance d'aller aussi loin que les règles européennes vous y autorisent pour protéger l'emploi marin.

« Les conditions de l'État d'accueil », c'est-à-dire les règles sociales et de sécurité que la France peut imposer aux navires battant pavillon étranger, sont étendues à l'ensemble du personnel navigant, et non réservées aux seuls membres de l'équipage. Nous rétablissons ainsi pleinement une concurrence équitable.

Surtout, ce durcissement des règles s'accompagne d'un renforcement des moyens de contrôle, que nous avons examinés *via* un précédent article. Grâce à des enquêtes plus rapides et plus efficaces, des sanctions plus promptes et des amendes plus élevées, dans ce secteur comme dans le domaine de la finance, les patrons voyous n'ont qu'à bien se tenir !

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

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Mesdames, messieurs les sénateurs, permettez-moi d'intervenir quelques instants au sujet de l'article 23 : son importance exige que l'on s'y arrête, afin d'en déployer toute la portée.

Nous avons consacré beaucoup de temps au volet routier du présent texte. En la matière, le dispositif élaboré défraye la chronique et suscite, sans doute, l'intérêt journalistique. Il n'y a certes pas de sujets mineurs dans les travaux parlementaires, mais certaines questions comme celle-ci n'en méritent pas moins d'être mises en exergue. De fait, elles emportent des conséquences sur la réalité économique – M. Navarro et Mme Pasquet l'ont très justement souligné – concernant, notamment, la compétitivité portuaire et le dynamisme des différents acteurs maritimes.

Dans ce domaine, il faut que nous nous dotions de règles, dont l'enjeu est de fixer un cadre législatif et réglementaire assurant les conditions mêmes de la compétitivité.

Parallèlement, dans un secteur comme celui des transports maritimes, marqué par une concurrence exacerbée, le cadre social ne doit pas être absent des dispositions adoptées : voilà pourquoi le Gouvernement a la volonté de prendre en compte cet aspect du sujet, *via* diverses mesures législatives qui sont aujourd'hui soumises à votre approbation.

Plus précisément, l'article 23 du présent texte vise à renforcer le dispositif actuel sur les règles de l'État d'accueil, lequel a fortement évolué depuis la mise en œuvre de la libéralisation du cabotage, afin de garantir des conditions de concurrence équitables entre les entreprises maritimes opérant sur les mêmes lignes. C'est là une nécessité, vous avez raison de le souligner, monsieur Navarro. Madame Pasquet, vous avez également indiqué combien les difficultés étaient grandes dans ce domaine, notamment du fait de cette surenchère à la compétitivité. Je le répète, il faut que nous puissions disposer d'un cadre permettant de prendre en compte les insuffisances révélées à l'occasion des contrôles effectués à bord des navires.

Cette mesure concernera notamment les lignes desservant les îles dans le cadre d'un service de transport maritime régulier. Elle vise aussi les activités de services dans nos eaux territoriales et en particulier l'installation des champs d'éoliennes en mer.

Bref, l'objectif est précisément celui que j'ai indiqué hier à la tribune en ouvrant la discussion du présent texte : si la concurrence est légitime lorsque les marchés sont ouverts, elle ne peut être menée à n'importe quel prix, singulièrement en matière sociale. Toute l'ambition du Gouvernement est de le souligner !

Dans les eaux territoriales, il est exigé qu'un certain nombre de règles sociales essentielles, dites « de l'État d'accueil », soient respectées par tous les opérateurs. Le présent dispositif va au-delà des conditions déclinées dans le décret du 16 mars 1999, auquel nous nous limitons jusqu'à présent.

Premièrement, l'article 23 du présent texte élève ces conditions au niveau de la loi et en élargit le champ d'application à l'ensemble des personnes travaillant à bord des navires, notamment aux personnels du service général, qui n'étaient pas couverts précédemment.

Deuxièmement, il impose aux navires, quelle que soit leur nationalité, un certain nombre de règles relatives à l'équipage et touchant à la nationalité comme à la composition de celui-ci, en assurant un traitement équivalent aux navires du premier registre français.

Troisièmement, il fixe des règles en matière de protection sociale, notamment avec la définition d'un régime minimal relevant de l'un des pays de l'Union européenne, et des règles relatives au contrat de travail *via* des mentions obligatoires, entre autres celle de la convention collective applicable.

Quatrièmement, il fait référence au droit des salariés, avec l'application des dispositions légales et des stipulations conventionnelles pour les marins employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, et à la langue de travail à bord, qui doit être conforme à la convention internationale STCW.

Cinquièmement et enfin, il définit les documents devant figurer à bord pour être présentés, le cas échéant, aux autorités de contrôle. Ce dispositif étend le régime de l'État d'accueil aux navires de prestation de services, ce qui couvre notamment le cas de l'éolien *offshore*, comme cela a déjà été précisé. Il établit les sanctions dont l'armateur est passible en cas de non-respect de ces obligations.

Ces dispositions s'inscrivent dans le cadre offert par le règlement européen du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre-circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres, à savoir le texte relatif au cabotage maritime.

Je l'affirme avec force : il n'y a aucune euro-incompatibilité en la matière. M. Navarro l'a clairement souligné, nous sommes allés aussi loin que nous le pouvions, sans remettre en cause ni le dispositif global ni nos engagements dans le cadre européen.

Pour mémoire, ce règlement permet la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre pour les armateurs relevant d'États membres de l'Union européenne exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de ce pays, sous réserve

que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans ledit État. Ce sont bien là les conditions de « l'État d'accueil ».

Vous le voyez, il ne s'agit pas de dispositions nouvelles à proprement parler. Nous souhaitons ériger le statut au niveau législatif.

Vous avez raison, monsieur le sénateur, il s'agit là d'une volonté politique : ces dispositions préexistantes auraient pu être appliquées depuis bien des années déjà.

Vous avez fait allusion, monsieur Navarro, à une compagnie maritime célèbre, qui connaît nombre de difficultés. J'ai eu à traiter très récemment, en qualité d'élu local et de ministre des transports, le dossier SeaFrance. Il s'agissait de se saisir des enjeux sociaux et de donner une chance à une issue permettant de redonner confiance et crédibilité au pavillon français.

Je souhaite pouvoir accompagner tous les armements qui sont aujourd'hui en difficulté, car celui que vous avez cité n'est pas le seul à connaître cette situation. (*M. Robert Navarro opine.*) De manière générale, ils connaissent tous des difficultés.

Il faut entreprendre un travail de fond et de conviction pour prendre ces problèmes à bras-le-corps. Certes, il s'agit de questions difficiles, mais c'est précisément pour cette raison que vous pouvez compter sur l'engagement fort du Gouvernement et sur sa volonté. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste. – M. Ronan Dantec applaudit également.*)

**M. le président.** L'amendement n° 36 rectifié, présenté par Mme Didier, M. Billout, Mme Schurch, M. Le Cam, Mmes Assassi et Beaufils, M. Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier, Fischer et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin et MM. P. Laurent, Le Scouarnec, Vergès et Watrin, est ainsi libellé :

Alinéas 13 à 22

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 5562-1. - Les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5561-1 sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour les matières mentionnées à l'article L. 1262-4 du code du travail.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** Je vais, moi aussi, revenir sur ce sujet, mais permettez-moi, au préalable, de dire que je partage l'analyse de la situation exposée par ma collègue Isabelle Pasquet.

Pour autant, je rejoins les propos de notre collègue Robert Navarro. Nous voulons essayer d'aller le plus loin possible pour faire en sorte que les conditions soient les moins mauvaises possible pour les gens de mer. Nous devons obligatoirement nous inscrire dans cette démarche.

L'analyse que nous faisons n'est pas incompatible avec le fait de vouloir faire avancer les choses : telle est ma position, et je la revendique.

Venons-en maintenant à l'amendement n° 36 rectifié, que vous examinerez – je l'espère en tout cas ! – avec intérêt.

Il y a quelques mois, nous nous sommes plongés dans un sujet quelque peu complexe : le droit maritime et, plus particulièrement, les règles de l'État du pavillon dans le cadre européen.

Si cette question m'était, au départ, étrangère, je m'y suis rapidement attachée en raison des enjeux sociaux qu'elle soulève et de la nécessité de faire cesser des pratiques inacceptables, qui relèvent de l'exploitation pure et dure des travailleurs de la mer.

En effet, comme je l'ai expliqué dans mon rapport, les États membres de l'Union ont ouvert le transport maritime en 1986 puis le cabotage maritime en 1992 à la concurrence européenne mais ne sont malheureusement pas parvenus à s'entendre sur des critères communs d'immatriculation de leurs navires. Certains États membres ont abaissé leur pavillon au standard international, y compris pour ce qui concerne le cabotage européen, instaurant ainsi une concurrence déloyale avec les navires immatriculés en France au pavillon de premier registre.

Afin de nous assurer que le travail effectué dans les eaux territoriales et intérieures françaises relève de conditions sociales comparables à celles qui existent sur le sol français, nous avons proposé de revoir, comme le fait le projet de loi, les conditions de l'État d'accueil. Aussi, le dispositif prévu à l'article 23 nous convient.

Cependant, nous voudrions préciser le contenu des matières couvertes par les conditions de l'État d'accueil, et tel est l'objet de notre amendement.

En effet, l'article L. 1262-4 du code du travail dresse une liste des matières pour lesquelles les employeurs détachant temporairement des salariés sur le territoire national sont soumis aux dispositions légales et aux stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France.

Les alinéas 13 à 22 de l'article 23 du projet de loi se contentent de dresser une liste. Celle-ci laisse de côté certaines matières. Ainsi, le congé de l'accueil de l'enfant n'est pas mentionné, alors qu'il figure dans le code précité depuis décembre dernier. Ce congé est important puisqu'il permet aux parents qui adoptent un enfant d'avoir du temps pour accueillir l'enfant qui arrive au sein de la famille.

Par ailleurs, il n'est pas non plus fait mention du 7° de l'article L. 1262-4 dudit code intitulé « Conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries ». Or il est nécessaire d'assurer aux salariés l'effectivité des congés payés qu'on leur reconnaît. Comme vous le savez, sans financement des employeurs, on risque de leur reconnaître non pas un droit réel, mais un droit théorique.

Au travers de cet amendement, nous vous demandons de faire un renvoi au code du travail, afin de protéger au mieux les salariés.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** Avant tout, je tiens à remercier M. le ministre des propos qu'il a tenus sur l'article 23. On reconnaît bien là l'ancien maire de Boulogne-sur-Mer, qui s'intéresse de très près aux questions maritimes.

Madame Didier, je vous remercie d'avoir proposé le présent amendement. Vous faites, vous aussi, preuve de constance puisque, l'année dernière, vous avez présenté une proposition de loi, dont les dispositions ont été reprises dans ce projet de loi.

L'article 23 applique l'essentiel de notre droit du travail aux navires qui effectuent un service dans nos eaux intérieures et territoriales. Je l'ai dit hier dans mon intervention liminaire, cet article constitue la pierre angulaire de la réforme maritime contenue dans ce texte, et j'ai félicité le Gouvernement d'aller aussi loin que possible, eu égard aux règles européennes, dans la défense de l'emploi des gens de mer.

Cet amendement apporte une précision utile en raccordant les « conditions de l'État d'accueil » au code du travail lui-même, plutôt que de se contenter de citer une liste de droits. C'est plus dynamique et cela préserve l'avenir. Aussi, la commission a émis un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Cet amendement permet de simplifier la rédaction en faisant un renvoi direct aux dispositions du code du travail. Par conséquent, si le code du travail est modifié, il s'appliquera automatiquement aux gens de mer. Il ne sera donc pas nécessaire de réexaminer à chaque fois les dispositions concernées pour les adapter.

Cet amendement est protecteur des droits des gens de mer sur les navires étrangers qui assurent des services de cabotage en France, et tel est précisément l'esprit du texte que nous vous soumettons, mesdames, messieurs les sénateurs.

Dans la mesure où cet amendement permet d'être plus clair et plus efficace encore, le Gouvernement y est bien sûr favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 36 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements présentés par le Gouvernement.

L'amendement n° 101 est ainsi libellé :

Alinéas 51 et 53

Remplacer les mots :

voie réglementaire

par le mot :

décret

L'amendement n° 100 est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – L'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime est ratifiée.

L'amendement n° 99 rectifié est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – Au troisième alinéa de l'article 2 et aux dixième, dix-huitième, vingtième, vingt-deuxième, vingt-cinquième, trente et unième, trente-septième et quarante-sixième alinéas de l'article 15 de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme en matière pénale maritime, après la référence : « L. 5542-55, » sont insérés les références : « L. 5566-1, L. 5566-2, ».

... - Après la première occurrence de la référence : « L. 5642-2 », la fin des trente et unième et trente-septième alinéas de l'article 15 de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 précitée est supprimée.

La parole est à M. le ministre délégué, pour présenter ces trois amendements.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** L'amendement n° 101 est un amendement purement rédactionnel.

L'amendement n° 100 vise à ratifier l'ordonnance du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime.

L'amendement n° 99 rectifié a pour objet de préciser l'incompétence des tribunaux maritimes pour connaître des infractions au droit du travail.

Les délits sanctionnant des infractions en droit du travail, peu importe qu'ils concernent des obligations dans le secteur maritime, ne peuvent relever de la compétence des tribunaux maritimes, tout comme le prévoient les articles 2 et 15 de l'ordonnance du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime pour d'autres infractions en droit du travail.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** La commission a émis un avis favorable sur l'amendement rédactionnel n° 101.

Concernant l'amendement n° 100, je tiens à souligner que l'ordonnance du 2 novembre 2012 est importante dans la mesure où elle porte réforme pénale maritime. Aussi, la commission a été quelque peu surprise, je ne vous le cache pas, monsieur le ministre, de la voir ratifiée ainsi au détour d'un amendement. Pourquoi ne pas avoir prévu cette ratification dans le texte initial ? Nous aurions pu en débattre... Quoi qu'il en soit, la commission est favorable à cet amendement.

Par ailleurs, au travers de l'amendement n° 99 rectifié, vous proposez, monsieur le ministre, que le contentieux relatif au droit du travail relève non pas des nouveaux tribunaux maritimes, mais des juridictions ordinaires en matière de droit du travail. Vous allez dans le sens de l'unicité de la jurisprudence en la matière. C'est pourquoi la commission a également émis un avis favorable sur cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 101.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote sur l'amendement n° 100.

**M. Vincent Capo-Canellas.** Je salue et rejoins les remarques de M. le rapporteur.

Monsieur le ministre, je n'irai pas jusqu'à dire que l'amendement du Gouvernement est un cavalier législatif, mais procéder de la sorte pour ratifier une ordonnance est quelque peu troublant. Y avait-il urgence, alors que cette ordonnance date du 2 novembre dernier ?

Vous avez évoqué précédemment, monsieur le ministre, les travers que d'aucuns pourraient reprocher à l'administration. Je ne sais si c'est l'administration ou tout gouvernement, mais, convenons-en, il y a une constance concernant les travers puisque les ordonnances passent parfois un peu rapidement. Il est dommage que nous ayons découvert celle-ci par le biais d'un amendement il y a quelques heures à peine...

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 100.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 99 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Isabelle Pasquet, pour explication de vote sur l'article 23.

**Mme Isabelle Pasquet.** Dans les Bouches-du-Rhône, à Marseille notamment, bon nombre de marins de la SNCM et de la CMN, ainsi qu'un grand nombre d'élus, sont inquiets quant à l'avenir de ces deux entreprises, mais aussi de la filière maritime dans son ensemble. Permettez-moi de me faire ici l'écho de leurs préoccupations.

L'article 23 qui va être soumis à notre vote instaure en réalité le statut de travailleur étranger détaché à terre pour assurer des missions temporaires. C'est ni plus ni moins l'application de la directive Bolkestein aux travailleurs étrangers en France. D'ailleurs, une mission d'information est en cours au Sénat, qui est menée par notre collègue Éric Bocquet et qui permettra certainement d'apporter un éclairage sur la situation des travailleurs détachés.

Cet article est loin d'atteindre l'objectif que j'avais fixé dans ma proposition de loi initiale, à savoir imposer le pavillon français de premier registre. Loin de moi l'idée de remettre en cause le travail de précision considérable réalisé par ma collègue Éveline Didier, qui a permis de nous apporter des éléments d'information sur la question des États d'accueil notamment.

Mais nous estimons que cet article ouvre en réalité la porte à un affaiblissement de l'obligation de préserver l'emploi des marins français. En effet, cet article ne parle que des marins étrangers détachés en France.

C'est la raison pour laquelle je voterai personnellement contre cet article.

**M. le président.** La parole est à Mme Samia Ghali, pour explication de vote.

**Mme Samia Ghali.** Je soutiens notre collègue Isabelle Pasquet.

Je considère que la situation est, aujourd'hui plus qu'hier, préoccupante à Marseille. Sur le port maritime et les croisiéristes et toutes les questions qui y sont liées, le comité interministériel qui s'est réuni n'a pas apporté de réponse. Cet article, lui non plus, n'apporte aucune réponse, et j'irai même jusqu'à dire que, en le votant, on affaiblirait encore un peu plus la situation du port de Marseille.

Aussi, je voterai également contre cet article.

**M. le président.** La parole est à M. Robert Navarro, pour explication de vote.

**M. Robert Navarro.** Je veux apporter des explications à mes collègues, car j'ai suivi avec Charles Revet le dossier de la SNCM. D'ailleurs, je connais très bien et depuis longtemps les responsables actuels de cette compagnie, qui sont de ma région.

L'article 23 ne résout effectivement pas tout. Mais il va au maximum de ce que la législation européenne nous permet de faire à ce jour. S'il y a vraiment un texte qui va aider la SNCM, c'est bien cet article !

J'admets que vous votiez contre cet article, mais je ne le comprends pas.

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

**M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué*. Je regrette d'entendre, au moment où la discussion du projet de loi arrive à son terme, des propos qui ne peuvent pas me satisfaire.

Madame Pasquet, je salue le travail que vous avez accompli et je reconnais que nous nous en sommes inspirés. Vous considérez que le projet de loi n'est pas suffisamment abouti. Je le conçois, mais je vous rappelle que le Gouvernement doit respecter des contraintes européennes; il s'y soumet, au risque de ne pas être dans un cadre permettant d'assurer l'égalité.

Madame Ghali, je suis surpris par votre position. Siégeant sur les travées qui sont les vôtres, vous devriez au contraire mettre en avant la volonté du Gouvernement d'agir, là où d'autres ne l'ont pas fait (*Mme Odette Herviaux opine.*), pour améliorer le cadre social et faire progresser les exigences sociales. Je comprends que, sur votre territoire, vous puissiez avoir une forme de sensibilité à un certain nombre de pressions. Reste que lorsqu'on est élu dans un port, ce qui est aussi mon cas, la responsabilité politique consiste à défendre les acquis sociaux et à soutenir les avancées. En effet, même si d'aucuns peuvent les trouver insuffisantes – elles le sont peut-être chroniquement –, ces avancées sont une chance supplémentaire donnée aux solutions courageuses qui devront être apportées aux difficultés que rencontrent, comme l'a rappelé Mme Pasquet, un certain nombre d'acteurs portuaires.

Mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement assume le présent dispositif; comme je l'ai expliqué *in situ* aux représentants des salariés que j'ai rencontrés et comme je le leur répéterai, il représente une plus-value sociale, même s'il y a peut-être une insatisfaction ou une exigence supplémentaire.

Je considère que lorsqu'on fait partie de la famille politique à laquelle nous appartenons, on doit faire preuve d'une certaine volonté, d'un certain courage et de responsabilité. De ce point de vue, j'assume la responsabilité du Gouvernement, qui propose un mieux-disant social là où d'autres n'ont pas agi. Nous voulons faire en sorte que nous puissions nous battre au quotidien pour pérenniser l'activité maritime (*M. Robert Navarro opine.*) et pour créer les conditions permettant de répondre à des difficultés qui ne sont pas récentes. Si parfois on voulait bien faire preuve d'un peu de courage, les problèmes seraient un peu moins difficiles à affronter! (*Applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste, ainsi qu'au banc des commissions. – M. Alain Bertrand applaudit également.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 23, modifié.

(*L'article 23 est adopté.*)

## TITRE V

### DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

#### Article 24

- ① Le troisième alinéa de l'article L. 571–7 du code de l'environnement est remplacé par les dispositions suivantes :

- ② « Ces dispositions ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'État ou aux aéronefs militaires. » – (*Adopté.*)

## TITRE VI

### MODALITÉS D'APPLICATION À L'OUTRE-MER

**M. le président.** L'amendement n° 26, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Dans l'intitulé de cette division

remplacer les mots :

à l'outre-mer

par les mots :

aux outre-mer

La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** Cet amendement vise simplement à aligner l'intitulé du titre VI du projet de loi sur la dénomination du ministère chargé des collectivités ultramarines, désormais appelé « ministère des outre-mer ».

Je précise que la commission a émis un avis favorable sur cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué*. Il est également favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 26.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** En conséquence, l'intitulé du titre VI est ainsi modifié.

### Article 25

- ① I. – Les dispositions de l'article 8 ne sont pas applicables à Saint-Pierre et Miquelon.
- ② II. – Les dispositions de l'article 8 entrent en vigueur à Mayotte au 1<sup>er</sup> janvier 2014.
- ③ III. – Les dispositions de l'article 15 sont applicables :
- ④ 1° En Nouvelle-Calédonie, dans les conditions prévues par l'article L. 5761–1 du code des transports ;
- ⑤ 2° En Polynésie française, dans les conditions prévues par l'article L. 5771–1 du code des transports ;
- ⑥ 3° A Wallis-et-Futuna ;
- ⑦ 4° Dans les Terres australes et antarctiques françaises.
- ⑧ IV. – Les dispositions des articles 16 et 17 sont applicables à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises. Les dispositions des I et II de l'article 16 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.
- ⑨ V. – Aux articles L. 632–1 et L. 640–1 du code de l'environnement, les mots : « L. 218–1 à L. 218–72 » sont remplacés par les mots : « L. 218–10 à L. 218–723 ».
- ⑩ VI. – Les dispositions du III de l'article 18 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

- ⑪ VII. – À l'article 18, sont applicables en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna :
- ⑫ 1° Les 1° à 6° et 8° du II ;
- ⑬ 2° Le III ;
- ⑭ 3° Le IV ;
- ⑮ 4° Les 3° et 4° du VI ;
- ⑯ 5° Les 1° à 7° du VIII ;
- ⑰ 6° Le XII.
- ⑱ VIII. – À l'article 18, sont applicables en Polynésie Française :
- ⑲ 1° Les 1° à 6° et 8° du II ;
- ⑳ 2° Le III ;
- ㉑ 3° Le IV ;
- ㉒ 4° Les 3° et 4° du VI ;
- ㉓ 5° Les 2° à 7° du VIII ;
- ㉔ 6° Le XII.
- ㉕ IX. – À l'article 18, sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises :
- ㉖ 1° Les paragraphes 1° à 6° et 8° du II ;
- ㉗ 2° Le III ;
- ㉘ 3° Le IV ;
- ㉙ 4° Les 3° et 4° du VI ;
- ㉚ 5° Les 1° à 7° et 10° du VIII ;
- ㉛ 6° Le XII.
- ㉜ X. – Les dispositions des articles 19, 20 et 22 sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.
- ㉝ XI. – Les dispositions de l'article 23 ne sont pas applicables à Mayotte.
- ㉞ XII. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ㉟ 1° Il est inséré un article L. 5712-2 ainsi rédigé :
- ㊱ « Art. L. 5712-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2, en Guadeloupe, en Guyane et à la Martinique, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer ». À La Réunion, ils sont remplacés par les mots : « directeur de la mer Sud océan Indien » » ;
- ㊲ 2° Il est inséré un article L. 5722-2 ainsi rédigé :
- ㊳ « Art. L. 5722-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Mayotte, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer Sud océan Indien » ;
- ㊴ 3° Il est inséré un article L. 5732-2 ainsi rédigé :
- ㊵ « Art. L. 5732-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Barthélemy, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer en Guadeloupe » ;
- ㊶ 4° Il est inséré un article L. 5742-2 ainsi rédigé :
- ㊷ « Art. L. 5742-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Martin, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer en Guadeloupe » ;
- ㊸ 5° Il est inséré un article L. 5752-2 ainsi rédigé :
- ㊹ « Art. L. 5752-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer » ;
- ㊺ 6° L'article L. 5761-1 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㊻ « Art. L. 5761-1. – Les dispositions du livre I<sup>er</sup> sont applicables en Nouvelle-Calédonie, à l'exception de celles du chapitre II du titre I<sup>er</sup> et de celles du chapitre III du titre II.
- ㊼ « Les dispositions du titre IV sont applicables sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer par la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999. » ;
- ㊽ 7° Il est ajouté un article L. 5761-2 ainsi rédigé :
- ㊾ « Art. L. 5761-2. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1, L. 5141-3-1, L. 5141-4-1 et L. 5141-6 en Nouvelle-Calédonie, les mots : « l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 » sont remplacés par les mots : « l'autorité portuaire compétente » ;
- ㊿ 8° Il est inséré un article L. 5762-3 ainsi rédigé :
- ① « Art. L. 5762-3. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Nouvelle-Calédonie, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « chef du service des affaires maritimes » ;
- ② 9° Le second alinéa de l'article L. 5771-1 est complété par les mots suivants : « sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de cent soixante tonneaux de jauge brute qui ne sont pas destinés au transport de passagers » ;
- ③ 10° Il est ajouté un article L. 5771-2 ainsi rédigé :
- ④ « Art. L. 5771-2. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1, L. 5141-3-1, L. 5141-4-1 et L. 5141-6 en Polynésie française, les mots : « l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 » sont remplacés par les mots : « l'autorité portuaire compétente » ;
- ⑤ 11° Il est inséré un article L. 5772-4 ainsi rédigé :
- ⑥ « Art. L. 5772-4. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Polynésie française, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « chef du service des affaires maritimes » ;
- ⑦ 12° Il est ajouté un article L. 5781-3 ainsi rédigé :
- ⑧ « Art. L. 5781-3. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1, L. 5141-3-1, L. 5141-4-1 et L. 5141-6 à Wallis-et-Futuna, les mots : « l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 » sont remplacés par les mots : « l'autorité portuaire compétente » ;
- ⑨ 13° Il est inséré un article L. 5782-4 ainsi rédigé :
- ⑩ « Art. L. 5782-4. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : « directeur régional de la mer » sont remplacés par les mots : « chef du service des affaires maritimes » ;
- ⑪ 14° Il est ajouté un article L. 5791-3 ainsi rédigé :

- 62 « Art. L. 5791-3. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1, L. 5141-3-1, L. 5141-4-1 et L. 5141-6 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : « l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 » sont remplacés par les mots : « l'autorité portuaire compétente » ;
- 63 15° Il est inséré un article L. 5792-4 ainsi rédigé :
- 64 « Art. L. 5792-4. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : « directeur régional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer Sud océan Indien » ;
- 65 16° L'article L. 6761-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 66 « Les dispositions des sections 1 et 2 du chapitre II du titre III du livre I<sup>er</sup> sont applicables en Nouvelle-Calédonie dans les conditions fixées à l'article L. 5761-1. » ;
- 67 17° L'article L. 6771-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 68 « Les dispositions du chapitre II du titre III du livre I<sup>er</sup> sont également applicables en Polynésie française, sous réserve pour celles des sections 1 et 2 des conditions fixées à l'article L. 5771-1. »

**M. le président.** Je suis saisi de sept amendements.

L'amendement n° 27, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 1

Supprimer cet alinéa.

II. – Après l'alinéa 33

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

... – L'article L. 3551-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 3551-1. – Le chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la présente partie et le deuxième alinéa de l'article L. 3122-1 ne s'appliquent pas à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

L'amendement n° 28, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer deux paragraphes ainsi rédigés :

... – L'article 10 n'est pas applicable à Mayotte.

... – Le 4° du II de l'article 13 n'est pas applicable en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'amendement n° 29, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Remplacer les mots :

les mots : « L. 218-1 à L. 218-72 » sont remplacés par les mots : « L. 218-10 à L. 218-723 »

par les mots :

la référence : « L. 218-1 » est remplacée par la référence : « L. 218-10 »

L'amendement n° 30 rectifié, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéas 11 à 31

Remplacer ces alinéas par trois paragraphes ainsi rédigés :

... – Les 1° à 5° et 7° du II, le III, le IV, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° du VIII, le XI et le XII de l'article 18 sont applicables en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

... – Les 1° à 5° et 7° du II, le III, le IV, les 3° et 4° du VI, les 2° à 7° du VIII, le XI et le XII de l'article 18 sont applicables en Polynésie française.

... – Les 1° à 5° et 7° du II, le III, le IV, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° et 11° du VIII, le XI et le XII de l'article 18 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

L'amendement n° 31, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 33

Rédiger ainsi cet alinéa :

XI. – À l'article L. 5725-1 du code des transports, les mots : « du titre V » sont remplacés par les mots : « des titres V et VI ».

L'amendement n° 32, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéas 49, 54, 58 et 62

Remplacer les références :

L. 5141-3-1, L. 5141-4-1 et L. 5141-6

par la référence :

et L. 5141-4-1

L'amendement n° 77, présenté par MM. Ries, Teston et Filleul, Mme Herviaux, MM. Camani, Chastan, Cornano, Esnol, Fichet, Le Vern, Navarro et Rome, Mme Rossignol, M. Vairetto et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéas 60 et 64

Remplacer le mot :

régional

par le mot :  
interrégional

La parole est à M. Roland Ries, pour présenter ces sept amendements.

**M. Roland Ries.** Les amendements n<sup>os</sup> 27, 28, 29, 30 rectifié, 31, 32 et 77 visent à préciser certaines dispositions et à corriger certaines erreurs de référence au sein de l'article 25 relatif aux outre-mer.

J'indique que la commission a émis un avis favorable sur l'ensemble de ces amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 27.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 28.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 29.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 30 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 31.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 32.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 77.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 25, modifié.

*(L'article 25 est adopté.)*

#### Vote sur l'ensemble

**M. le président.** Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Jean Bizet, pour explication de vote.

**M. Jean Bizet.** Je n'oublie pas que j'ai voté, en 2009, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Je n'oublie pas davantage la nécessité d'envisager l'économie avec un certain nombre d'exigences environnementales. Seulement, monsieur le ministre, je n'oublie pas non plus que nous sommes dans un environnement ouvert, tant sur les autres pays européens que sur les pays tiers.

J'ai beau avoir cherché, je n'ai pas trouvé dans la discussion de ce projet de loi la marque d'une préoccupation majeure qui devrait nous mobiliser tous : la compétitivité de l'industrie de notre pays. La baisse de l'industrialisation de la France atteint un seuil critique : l'industrie ne représente plus que 12 % du PIB dans notre pays, soit pratiquement 50 % de moins qu'en Allemagne, qui est notre principal partenaire.

Soyons honnêtes : cette baisse ne date pas d'hier, mais d'avant-hier ; elle est très antérieure à mai 2012.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** En effet !

**M. Jean Bizet.** Le différentiel de compétitivité entre la France et l'Allemagne atteint aujourd'hui un degré tel qu'il affecte jusqu'à l'équilibre du couple franco-allemand. Le

compromis trouvé le 8 février dernier sur le cadre financier pluriannuel de l'Union européenne pour les années 2014 à 2020 nous en offre un exemple frappant.

L'écotaxe proposée par le Gouvernement, appliquée sans discernement, portera directement préjudice à notre tissu de PME et de TPE. Les entreprises agroalimentaires seront particulièrement touchées : ne pouvant répercuter les surcoûts sur le chargeur, comme le prévoit le projet de loi, elles les répercuteront plus en amont, c'est-à-dire sur le producteur. Nos collègues bretons savent combien les négociations sont délicates entre producteurs, transformateurs et distributeurs pour fixer la chaîne de valeur d'un produit agricole transformé.

Monsieur le ministre, votre projet aura des effets négatifs sur diverses filières, en particulier sur l'agriculture du Grand Ouest à propos de laquelle je me permets de vous rappeler deux séries de chiffres : en une décennie, la production de la filière avicole a baissé de 17 % dans cette partie du pays, au moment où la production avicole allemande augmentait de 70 % ; quant à la filière porcine, sa production a diminué de 14 % dans le Grand Ouest, alors qu'elle croissait de 37 % outre-Rhin. Ce ne sont pas les mesures sur le point d'être votées qui amélioreront cette situation !

À mon sens, l'esprit du projet de loi n'est pas celui de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Comme je l'ai expliqué dans la discussion générale, j'aurais souhaité une approche plus pragmatique qui tolère un certain nombre d'exemptions, une approche éloignée de l'écologie punitive mais ouverte à une écologie incitative et réformatrice, voire réparatrice.

N'ayant pas perçu un tel esprit au cours de notre débat, je m'abstiendrai sur le projet de loi, comme la majorité des membres du groupe UMP. Néanmoins, je comprends la situation particulière de nos collègues alsaciens, qui ont toute latitude pour agir à leur gré.

**M. le président.** La parole est à Mme Odette Herviaux.

**Mme Odette Herviaux.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, nous voterons ce projet de loi avec beaucoup d'enthousiasme.

En se retournant sur nos débats, on s'aperçoit que, sous des apparences purement techniques, ils sont en réalité éminemment politiques. Pour le prouver, il me suffira de rappeler votre dernière intervention, monsieur le ministre, dans laquelle vous avez affirmé la volonté du Gouvernement de rendre à la France la place qui lui revient dans le domaine maritime.

Dans les différents secteurs – route, rail, fluvial et maritime –, on essaie à des degrés divers de concilier trois objectifs : le dynamisme économique, même si l'on peut craindre l'effet des taxes sur l'augmentation des coûts, la protection de l'environnement, laquelle a un coût que la société devra bien assumer – nous étions d'accord sur ce principe –, et, surtout, les progrès sociaux. À cet égard, je souligne que le projet de loi marque des progrès dans divers domaines, notamment dans le domaine maritime qui me tient tant à cœur.

Monsieur le ministre, permettez-moi d'insister de nouveau sur un objectif que j'ai souligné dans la discussion générale et au sujet duquel nous sommes au fond tout à fait d'accord, comme l'a montré l'amendement d'appel n<sup>o</sup> 72 que M. Bizet a présenté en son nom et au nom de M. Revet : il est néces-

saire et urgent d'encourager toutes les initiatives susceptibles de favoriser la protection des côtes et la sécurité passive embarquée.

Pour que notre pays ne connaisse plus le drame des marées noires, nous devons faire le nécessaire en Europe, mais également au sein de l'Organisation maritime internationale, l'OMI. Vous avez souligné, monsieur le ministre, que cette organisation était intéressée par des nouvelles technologies pour la protection des zones polaires. J'ose espérer qu'elle aura le même intérêt s'agissant de la protection des zones peuplées, en particulier des côtes européennes. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Au terme d'un débat long mais indispensable sur les infrastructures et les services de transports, nous nous apprêtons à voter un projet de loi important dans bien des domaines : le maritime, le fluvial, le ferroviaire et le routier. J'insiste en particulier sur l'article 7, qui crée un mécanisme de répercussion de l'écotaxe touchant les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Monsieur le ministre, nous avons été sensibles à votre volonté d'aboutir à une écotaxe simple et approuvée par les professionnels, avec lesquels vous avez travaillé. L'écotaxe que vous proposez est conforme aux dispositions du Grenelle 1, votées en particulier par nos collègues de l'actuelle opposition. Il faut bien dire que ces derniers sont apparus amers au cours de notre débat ; c'est peut-être qu'ils regrettent leurs votes lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2009...

Sur les avis de notre excellent rapporteur Roland Ries, nous avons rejeté tous les amendements qui auraient conduit à vider l'écotaxe de sa substance en mettant en place de multiples exemptions. Monsieur le ministre, nous voterons le projet de loi parce que nous partageons avec vous la volonté d'utiliser des ressources prélevées sur les utilisateurs de la route pour favoriser un rééquilibrage au profit du rail ! *(Mmes Odette Herviaux et Bariza Khiari applaudissent.)*

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

**M. Michel Teston.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce débat n'a fait que conforter les membres du groupe socialiste dans leur conviction que ce projet de loi comporte de nombreuses dispositions qui vont dans le bon sens. Permettez-moi, mes chers collègues, d'insister brièvement sur certaines d'entre elles.

Dans le domaine ferroviaire, le projet de loi permettra aux régions de conclure des conventions tripartites, notamment avec les autorités organisatrices de transports des pays frontaliers. L'élargissement des catégories d'agents assermentés pouvant constater les infractions du rail est également une mesure positive qui devrait permettre de mieux lutter contre les vols, en particulier les vols de câbles en cuivre qui sont la cause d'incidents d'exploitation assez fréquents.

Dans le domaine routier, le projet de loi a le grand intérêt de mettre en place un système simplifié de répercussion de l'écotaxe poids lourds sur les chargeurs et les principaux donneurs d'ordres ; ce système a été au cœur de nos débats depuis hier.

Le choix d'une majoration forfaitaire unique, seulement modulée par région, devrait limiter les problèmes de perception de la taxe et faciliter les négociations commerciales entre les acteurs de la filière.

Qu'il me soit permis d'ajouter aussi, puisque c'est un élément du débat que nous avons eu en particulier hier dans la soirée, que les aspects relatifs à l'aménagement du

territoire ne sont pas absents de ce texte. Cette prise en compte par région est effectivement aussi un élément intéressant du texte que nous allons adopter.

Dans le domaine fluvial, on peut notamment citer le fait qu'est créé un dispositif de déplacement d'office des bateaux représentant un danger.

Dans le domaine maritime, il a été décidé de simplifier la procédure d'expropriation des navires abandonnés. Le principe de responsabilité du propriétaire du navire en cas de pollution par hydrocarbures sera inscrit dans le code des transports et le pouvoir de visite à bord des navires des agents de l'État est renforcé.

Quant aux règles relatives à l'État d'accueil, elles seront désormais inscrites dans le code des transports.

Ce projet de loi est donc un bon texte, que le groupe socialiste votera.

Monsieur le président, permettez-moi une remarque. Au nom du groupe socialiste, j'avais déposé une demande de scrutin public. Mais, après avoir écouté les explications de vote de notre collègue Jean Bizet, cela n'est peut-être plus nécessaire et nous pourrions procéder plus simplement. Tout le monde comprendra ce que je veux dire... *(Applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste. – M. Alain Bertrand applaudit également.)*

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

**M. Ronan Dantec.** Il nous aura donc fallu plus de trois ans après l'adoption, dans le Grenelle, du principe de l'écotaxe, pour que ce soit un gouvernement de gauche qui, enfin, fasse voter un texte d'application ! En entendant les propos de Jean Bizet, je crois que l'on comprend très bien pourquoi finalement il n'a pas été possible avant de mettre en œuvre ce texte.

Le Grenelle était une offre des associations de protection de l'environnement et du développement durable, et, reconnaissons-le, le gouvernement précédent avait fait un bon choix politique en acceptant cette offre et en organisant un moment collectif dans la société française pour voir où nous en étions sur les questions d'environnement et ce que nous pouvions mettre en œuvre.

Ce travail collectif s'était donc conclu par les lois relatives au Grenelle de l'environnement, lois que n'a pas été en capacité politique d'appliquer une partie de la droite et de l'UMP. Je ne généralise pas, car il y a sur ce point des différences d'appréciation au sein de la droite qui se retrouvent dans certaines déclarations. Je pense à François Baroin, qui disait qu'au final tout cela coûte beaucoup trop cher.

Jean Bizet vient de dire exactement la même chose. Le discours est toujours le même : l'environnement et l'écologie coûtent trop cher ; il faut avant tout préserver la compétitivité ancienne des entreprises françaises. Mais ce raisonnement est précisément, et depuis longtemps, probablement depuis des décennies, l'une des raisons de la perte de compétitivité des entreprises françaises.

Aujourd'hui, avec le vote de ce texte, nous cherchons justement à recréer des flux financiers qui permettent de moderniser notre appareil productif ; les infrastructures en font partie. Se battre contre revient à accepter qu'un pays ne bouge plus et, marche après marche, se retrouve de moins en moins au cœur des problématiques du moment et des enjeux industriels.

Ce texte nous permet d'avoir des perspectives, y compris pour des filières industrielles, nous l'avons dit. Les choix de rationalisation sur le transport routier vont améliorer la compétitivité des entreprises françaises et peut-être

demander des investissements techniques, y compris demain en qualité de camions par rapport aux enjeux de la pollution qui a des conséquences sur la santé des villes. C'est cette dynamique-là qui est importante!

J'ai bien entendu Jean Bizet parler, par exemple, de l'agriculture; c'est exactement la même question. Par rapport à l'agriculture allemande, la perte de compétitivité de l'agriculture française est en partie due au fait qu'elle ne s'est pas accrochée aux flux financiers créés par la transition énergétique en Allemagne. Nous en payons aujourd'hui les conséquences.

Nous avons, je crois, voté une loi de modernisation de l'économie française qui créera des flux. Doivent-ils aussi profiter, demain, aux transports publics pour décongestionner et donc améliorer le transport de marchandises? C'est l'une des questions importantes qui ont été posées de manière pertinente.

Il faudra aller encore beaucoup plus loin dans ces flux, et ce projet de loi appellera donc d'autres textes, d'abord en termes d'aménagement du territoire, cela a été dit hier soir. Nous sommes tous conscients de l'enjeu majeur de l'égalité des territoires; c'est une valeur qui nous anime. Je ne suis pas convaincu que les propositions d'amendements qui étaient hier sur la table répondaient tout à fait à l'enjeu. Nous devons néanmoins nous en saisir et trouver, dans le cadre de ces flux financiers, les moyens d'améliorer l'offre de transport qui ne se réduit pas à l'accès à la capitale. Sur ce point, les enjeux sont majeurs.

Un autre enjeu majeur évoqué cet après-midi concerne la question du transport maritime et les risques de pollution; le chantier est tout à fait considérable. Nous sommes bien d'accord sur le fait que nous ne le réglerons pas à l'échelle nationale. Nous n'y parviendrons pas plus aujourd'hui à l'échelle de l'OMI, compte tenu de la mondialisation libérale mondiale. Il convient de le régler à l'échelle européenne et la France doit absolument jouer un rôle moteur sur cette question. C'est un enjeu majeur pour l'environnement et, là aussi, pour la capacité de transport et de cabotage de la France; cela va de pair avec les règles sociales.

Par le biais de ce texte de loi, dont le champ est extrêmement large, nous avons posé beaucoup d'actes. Il nous reste encore à profiter de cette dynamique sur les thèmes que j'ai cités et dont la liste n'était pas exhaustive. Par conséquent, c'est de manière tout à fait résolue que le groupe écologiste – ou moi-même si nous n'allons pas jusqu'au vote des groupes! – votera ce texte. (*Applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

**M. Vincent Capo-Canellas.** Nous avons abordé ce débat dans un état d'esprit constructif. Nous avons conscience qu'un grand nombre des mesures contenues dans ce projet de loi étaient, comme l'on dit, dans les tuyaux depuis fort longtemps.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Eh oui!

**M. Vincent Capo-Canellas.** Nous savons aussi que, pour la quasi-totalité, ces mesures font consensus. Pour autant, le Sénat a amendé le projet gouvernemental, quelquefois d'ailleurs contre l'avis du ministre. Il y a bien un apport issu de la discussion.

Monsieur le ministre, je n'oublie pas ce que vous nous avez dit hier, à savoir que la liste des portions de routes nationales transférées aux collectivités était à la disposition des sénateurs. (*Sourires.*) Mais, comme vous le disiez vous-même, entre l'annonce de la mise à disposition de cette fameuse liste et

le fait qu'elle nous parvienne, il peut s'écouler un certain temps... Il est donc très positif, me semble-t-il, que le Sénat ait, par amendement, décidé hier soir qu'un délai de six mois était donné au Gouvernement pour la mise en application de cette mesure. Cela dit, nous ne désespérons pas de l'obtenir avant la fin du délai!

Plus sérieusement, concernant l'article 7 et la prise en compte de l'écotaxe poids lourds dans le tarif des prestations de transport, je retiens que le Sénat a préféré, par amendement, un constat *a posteriori* des difficultés de mise en œuvre que certains d'entre nous auraient préféré prévenir avec un constat plutôt *a priori*. Dont acte! Je souhaite que nous ayons l'occasion d'y revenir.

Globalement, ce qui compte, c'est que nous sortions – il le fallait! – de cet entre-deux du vote de l'écotaxe lors de la loi relative au Grenelle, de sa reconnaissance comme étant une nécessité européenne, et de sa non-application faute d'être parvenus à la mettre en œuvre.

Nous nous sommes faits à l'idée que le système proposé est sans doute le moins mauvais possible; c'est ce qu'ont exprimé à la fois le rapporteur de la commission du développement durable et le rapporteur pour avis de la commission des finances, le premier appartenant à la majorité et la seconde à l'opposition. Il nous faudra néanmoins être vigilants sur son application.

Concernant le volet maritime, je souhaite que les dispositions retenues soient à la hauteur de nos attentes.

Au final, notre groupe votera ce texte par réalisme, constatant qu'il s'inscrit dans la logique du Grenelle et répond globalement aux attentes des acteurs du transport. Je précise toutefois que ceux de mes collègues dont les amendements n'ont pas été repris choisiront de s'abstenir.

Monsieur le ministre, nous restons dans l'attente de réformes de structure permettant à la France de mieux s'adapter à la compétition et de faire face à la concurrence. À ce titre, j'ai rappelé hier le volet de soutien aux transporteurs prévu dans le Grenelle, mais pas encore mis en œuvre et toujours absent.

Nous nous retrouverons sur le ferroviaire, vous le savez, monsieur le ministre. Sans doute faudra-t-il alors que votre conviction soit grande encore. (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC. – M. François Trucy applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Francis Grignon.

**M. Francis Grignon.** De façon tout à fait objective, il faut reconnaître qu'à côté de la taxe poids lourd il y a quand même un certain nombre de mesures qui, même si elles sont essentiellement techniques et juridiques, sont intéressantes. Je pense à tout ce qui touche à la sécurité, par exemple au vol de matériaux le long des voies ferrées, et, dans une moindre mesure, au transport aérien, ainsi qu'au fluvial et au maritime.

On a beaucoup parlé de la taxe poids lourd; je vais y revenir, car vous savez combien, en Alsace, nous sommes sensibilisés à ce problème qui a démarré chez nous.

Au préalable, je ferai un petit aparté sur le ferroviaire. Monsieur le ministre, vous avez proposé plus de transparence dans les relations entre, je dirai pour faire simple, la SNCF et les régions à travers une comptabilité beaucoup plus transparente...

**M. Christian Bourquin.** Ce serait bienvenu. C'est la SNCF et Pepy!

**M. Francis Grignon.** ... dans les entreprises qui font à la fois de l'infrastructure et du transport.

Sous le précédent gouvernement, j'ai été, vous le savez, monsieur le ministre, mandaté par M. Bussereau afin d'étudier les meilleures conditions pour aborder la concurrence sur les trains express régionaux, TER, ou les trains d'équilibre du territoire, TET, en France. Nous savons tous qu'elle sera inéluctable en 2019, mais longue à mettre en route.

J'espère que nous aborderons sérieusement ce problème lorsque nous parlerons de gouvernance et de la qualification exacte des missions et des structures juridiques de RFF et de la SNCF. Nous n'avons pas su le faire pour le fret, dont nous constatons aujourd'hui le déclin en France ! S'agissant du transport de voyageurs, je ne voudrais pas qu'à terme nous nous fassions tailler des croupières par la Deutsche Bahn, DB, ou je ne sais quelle autre filiale d'un grand groupe étranger en France. Par conséquent, concernant le ferroviaire, je vous remercie d'avoir été dans cette direction.

J'en reviens à la taxe poids lourd. Nous nous battons depuis cinq ans en Alsace pour qu'elle soit mise en œuvre. Nous n'allons pas bouder notre plaisir aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle nous n'allons pas avoir exactement la même position que M. Jean Bizet.

Certes, la mesure est simple ; elle ne peut donc pas traiter tous les problèmes et cas particuliers évoqués ici. En même temps, elle est neutre pour les entreprises de transports qui ont la vie difficile actuellement, en particulier à cause des transporteurs qui nous viennent de l'Europe de l'Est, etc.

Cela dit, il ne faut jamais oublier un petit bémol : face aux donneurs d'ordres, les petites entreprises auront du mal à négocier le report entier de ces 4,4 % au niveau national...

**M. Jean Bizet.** Eh oui !

**M. Francis Grignon.** ... ou des pourcentages régionaux. Mais le fait que ce soit inscrit dans la loi devrait, je pense, leur donner beaucoup plus de force.

Mes chers collègues, vous avez accepté de faire en sorte que l'expérimentation ne pénalise pas l'Alsace et l'économie alsacienne pendant trois mois ; je vous en remercie sincèrement. C'est la raison pour laquelle, finalement, je suis autorisé à dire que toutes les sénatrices et tous les sénateurs alsaciens voteront positivement ce texte de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC. – M. le président de la commission du développement durable et M. Michel Teston applaudissent également.*)

**M. Christian Bourquin.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Alain Bertrand.

**M. Alain Bertrand.** C'est un bon texte que j'ai qualifié de courageux, d'efficace et de précis. À l'exception de notre camarade Gilbert Barbier, les membres du groupe du RDSE le voteront.

Selon moi, notre collègue Jean Bizet est un peu sévère quand il dit que nous prenons des risques pour l'économie. Je suis rarement d'accord avec nos collègues du groupe écologiste, mais il est vrai que le développement durable constitue une part importante de l'avenir de l'économie.

Par ailleurs, que le ministre présente un texte tendant à trouver un peu plus de 1 milliard d'euros est aussi courageux que de faire plusieurs milliards d'euros de cadeaux aux plus riches, comme l'avait décidé le précédent président de la République !

En outre, investir dans les infrastructures est un acte aussi important, car il permet, chers collègues, de relancer l'économie.

Certes, j'ai bien entendu M. Michel Teston et notre camarade écologiste Ronan Dantec. Pour sa part, notre groupe aurait préféré que le thème de l'aménagement du territoire, qui doit, en termes d'égalité et de justice, permettre à la ruralité et à l'hyper-ruralité de retrouver du souffle, soit abordé dans ce texte. Toutefois, on nous a assurés hier que, par l'intermédiaire soit d'une loi de programmation en matière d'égalité des territoires, soit du SNIT – le schéma national des infrastructures de transport –, soit d'une loi de décentralisation, on reverrait ce sujet.

Bien sûr, les autres mesures, dont l'écotaxe, sont importantes. Hier, nous avons oublié de rappeler que nous avons voté récemment à l'unanimité une résolution relative au développement par l'État d'une politique d'égalité des territoires. Mme Cécile Duflot, notre excellente ministre de l'égalité des territoires, a répondu que cela déboucherait sur une loi de programmation. Je crois qu'il appartient donc, sous l'égide de François Hollande, bien sûr, que nous soutenons, du Premier ministre, ainsi que de vous-même, monsieur le ministre, et de certains de vos collègues, de donner vie à ces perspectives, dont la portée sera aussi bien économique que sociale : elles redonneront le moral à l'ensemble des territoires de l'Hexagone.

Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une bonne loi. Je vous félicite, monsieur le ministre, du travail réalisé. (*Applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste. – M. Ronan Dantec applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au terme de ce débat, je me contenterai de relever rapidement quelques points.

D'abord, je tiens à insister sur le fait que le recouvrement, donc la mise en œuvre, de l'écotaxe constitue un formidable défi technologique – nous ne l'avons pas dit suffisamment au cours de nos débats –, qui permettra de faire payer les 250 000 camions étrangers transitant actuellement par notre pays.

Jean-Louis Carrère, qui est de la même région que moi, pourrait également vous parler du véritable « mur » que forment les camions dans notre région...

**M. Christian Bourquin.** Il n'y a pas que chez vous !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Effectivement.

**M. Christian Bourquin.** L'A9 est remplie de deux files de camions !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Si vous voulez, je vous donne mon temps de parole, monsieur Bourquin.

La mise à contribution des camions étrangers représente un point fondamental de ce projet de loi. Jusqu'à présent, ils circulaient sur notre nationale 10, notamment, et ne payaient strictement rien.

Ensuite, l'enjeu financier de ce texte est extrêmement important pour nos finances publiques. Mes chers collègues, la taxe permettra de récupérer 1,2 milliard d'euros : c'est une somme qu'on ne peut effacer d'un trait de plume ! Elle assurera en particulier le financement de nos infrastructures, ce qui correspond à l'un des objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement. Nous savons très bien que nous avons besoin d'une telle manne financière. Nous en reparlerons d'ailleurs dans les semaines et les mois à venir, dans le cadre du SNIT.

Par ailleurs, ce projet de loi porte sur la répercussion de la taxe auprès des utilisateurs de transport et non pas sur l'écotaxe elle-même. Cette répercussion permet d'instaurer une véritable taxe écologique, première en son genre du fait de son assiette. Elle est conforme à la logique retenue par le Grenelle de l'environnement, selon laquelle l'utilisateur, c'est-à-dire le pollueur, est le payeur.

Bien sûr, tout n'a pas été facile ! Je pense notamment au choix du système du forfait, qui a soulevé un certain nombre de problèmes. La mise en œuvre de l'écotaxe était nécessaire non seulement au titre du Grenelle de l'environnement, mais aussi d'un point de vue économique. Nos amis transporteurs connaissent en effet de grandes difficultés : leurs marges, on l'a dit, sont extrêmement faibles, puisqu'on les évalue à 1,5 %.

Dans ce contexte, entendre parler d'effets d'aubaine pour certains transporteurs, qui pourraient être amenés à facturer un montant plus important que l'écotaxe qu'ils auront versée m'a fait sourire.

De fait, il convient de replacer cette question dans la discussion économique qui est souvent complètement déséquilibrée entre les transporteurs, qui peuvent être de petites entreprises ne possédant parfois qu'un seul camion, et les chargeurs, lesquels sont organisés et constituent pour certains les forces vives de notre économie.

J'insiste sur ce point, la répercussion était nécessaire non seulement pour aller au bout du Grenelle de l'environnement, mais aussi, d'un point de vue économique, pour permettre aux transporteurs de ne pas supporter seuls le coût de la taxe.

Enfin, je me réjouis que la taxe poids lourds alsacienne ait été abandonnée. Dans mon rapport, je plaçais en faveur d'une telle mesure.

Il faut vraiment aller vers une expérimentation à blanc sur le plan national, nous nous sommes compris sur ce point. L'un de nos collègues a demandé : « Qui a fait quoi ? » Je crois que, dans ce dossier, la logique économique a prévalu sur la logique politique.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Très bien !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Il faut faire preuve d'un peu d'humilité sur certaines travées.

C'est un partenariat public-privé, un PPP, qui a permis de privilégier la logique économique. J'ai montré en commission des finances l'énorme dossier que constitue ce PPP. Il a été attaqué, beaucoup de choses se sont passées.

La continuité républicaine vous conduit aujourd'hui, monsieur le ministre, à porter ce dossier, et je m'en réjouis, tout en considérant que notre Haute Assemblée a fait progresser la situation. Surtout, je suis sensible au fait que vous ayez accepté un suivi, particulièrement important à mes yeux pour l'année qui vient. *(Applaudissements sur plusieurs travées de l'UMP et au banc des commissions. – M. Alain Bertrand applaudit également.)*

**M. Jean-Claude Lenoir.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à Mme Mireille Schurch.

**Mme Mireille Schurch.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voici parvenus au terme de la discussion de ce projet de loi, qui permet de marquer une étape importante dans le cadre du report modal et de la transition écologique. Le présent texte permet de rendre concrets les engagements du Grenelle de l'environnement et, donc, la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds.

Au regard des différents échanges que nous avons eus depuis hier, nous avons pu constater qu'une telle démarche, que nous imaginions consensuelle, n'était pas si simple et que, en tout état de cause, elle suscitait un certain nombre d'interrogations, voire de résistances. Les divers amendements déposés par l'opposition visaient ainsi clairement à réduire le périmètre de l'écotaxe et, par conséquent, son rendement et sa portée, bref à la vider de toute substance.

Parallèlement, un certain nombre de nos collègues ont évoqué leur crainte que sa mise en œuvre ne déstabilise les régions rurales. Une telle émotion est tout à fait compréhensible. Pourtant, même si nous sommes conscients que cette taxe va peser plus lourdement sur certains secteurs d'activités industrielles déjà largement pénalisés par la crise, nous estimons que la compétitivité des entreprises, notamment en zone rurale, passe principalement par la lutte contre la désindustrialisation de nos territoires, ce qui suppose une autre ambition politique et, sans doute, un autre projet de loi.

Au regard de l'objectif de réintégration des coûts externes de la route, et quand bien même il n'y aurait pas de solution alternative pour les chargeurs, il nous semble que le niveau d'imposition reste équilibré et que le mode de répercussion choisi permet d'apporter de la lisibilité.

Par ailleurs, le rendement de l'écotaxe va permettre de financer l'AFITF et, donc, le développement d'infrastructures de transports au sein même des territoires enclavés, ces zones rurales qui souffrent depuis tant d'années du désengagement de l'État des territoires.

L'écotaxe financera également la remise en état du réseau routier, puisqu'une partie de son rendement est affectée aux collectivités chargées des infrastructures routières. Nous serons, à ce titre, extrêmement vigilants quant aux choix de financement qui seront faits en termes d'infrastructures nouvelles, qu'elles soient ferrées ou routières, afin que celles-ci participent à un maillage fin en faveur de l'aménagement du territoire et de la mobilité de tous, notamment dans les zones les plus enclavées.

En outre, permettez-moi de vous rappeler, comme l'a fait hier M. le ministre, que le réseau soumis à l'écotaxe représente simplement 0,5 % du réseau local total. Ainsi, le transport routier de proximité ne serait que faiblement impacté, ce qui semble à ce stade logique, puisque ce sont les longs transports routiers, ceux pour lesquels le report modal est possible, qui sont principalement ciblés.

De manière circonstanciée, permettez-moi de rapprocher la mise en œuvre de l'écotaxe du scandale lié à la circulation de la viande de cheval, qui défraie la chronique. Je souhaite ici vous faire remarquer, mes chers collègues, que si cette taxe existait déjà, elle aurait permis deux choses : premièrement, opérer une traçabilité des camions, ce qui aurait été utile pour reconstituer les faits ; deuxièmement, décourager, en les taxant, les circulations inutiles et favoriser par là même les circuits courts, conformément à l'objet pour lequel elle est aujourd'hui mise en œuvre.

Nous vous l'avons dit, ce qui nous interpelle dans la mise en place de cette taxe, c'est bien le contrat passé avec une société privée, qui trouve là une formidable rémunération, à hauteur de 280 millions d'euros par an, ce qui ampute clairement les ressources normalement destinées à l'AFITF. Vous serez, monsieur le ministre, vigilant et vérifierez avec soin l'efficacité de cette société, ce qui est bien le moins.

Nous sommes favorables au suivi prévu dans le texte, suivi amélioré à la suite de son examen en séance, afin de détecter d'éventuels dysfonctionnements qui auraient pu échapper à notre attention.

Mes chers collègues, le report modal, puisque tel est l'objectif premier de ce projet de loi, ne peut résider uniquement dans l'instauration d'une écotaxe, aussi juste soit-elle.

Pour qu'il puisse réellement s'opérer, encore faut-il que les conditions d'accès au rail soient satisfaisantes, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, notamment au regard de l'état du fret ferroviaire de proximité.

Nous en avons discuté, le report modal nécessite de revoir également les conditions sociales du transport routier.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé une grande réforme ferroviaire et engagé la réunification de la famille ferroviaire. Nous espérons que la voix de la France sera entendue au sein des institutions européennes, pour permettre une telle évolution.

Par ailleurs, nous vous appelons à ne pas accepter la libéralisation des transports de voyageurs à l'horizon 2019 tant que l'harmonisation sociale n'est pas réalisée. Vous avez d'ailleurs affirmé votre volonté en ce sens.

Au regard de tous les éléments dont je viens de vous faire part, et parce que ce projet de loi témoigne de la volonté courageuse de rendre enfin la taxe poids lourds opérationnelle, notre vote sera bien évidemment favorable. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste. – M. Ronan Dantec applaudit également.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

*(Le projet de loi est adopté.)*

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

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Monsieur le président, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, madame la rapporteur pour avis, mesdames, messieurs les sénateurs, permettez-moi tout d'abord de vous exprimer ma reconnaissance pour ce vote unanime sur ce projet de loi complet, qui touche à l'ensemble des problématiques de transports.

Certaines de ses dispositions sont sans doute passées inaperçues, compte tenu, notamment, de l'importance de la disposition de l'article 7, qui nous a beaucoup occupés.

Permettez-moi également de vous remercier de votre confiance et de la qualité des échanges, non seulement en commission, monsieur le président Vall, mais aussi en séance publique.

Je remercie M. le rapporteur de la qualité de son travail et Mme la rapporteur pour avis des apports et améliorations textuelles auxquelles elle a contribué. Je salue également les différents orateurs qui sont intervenus au cours du débat.

Ma seule déception, c'est de n'avoir pas réussi à convaincre M. Bizet de la réalité du dispositif qui sera mis en place et de la volonté du Gouvernement d'agir dans un secteur confronté notamment, cela a été dit sur tous les travées, à une concurrence déloyale et socialement inacceptable, que je combats également au sein du Conseil des ministres de l'Union européenne chargés des transports.

Quelle région, quel département, quel chef-lieu de canton ne compte pas un transporteur? Y compris dans nos zones rurales, les transporteurs occupent une place particulièrement

importante. La proximité est un enjeu majeur. Monsieur le sénateur, je n'ai pas réussi à vous convaincre sur ce point, mais les faits s'en chargeront!

C'est la raison pour laquelle je suis tout à fait favorable à ce qu'un suivi des travaux soit assuré, notamment en termes de qualité. La commission que nous allons mettre en place, selon des modalités de saisine que vous avez même améliorées, permettra à ce dispositif nouveau, qui n'a que trop tardé, comme vous l'avez regretté les uns et les autres, de réussir et de donner tout son sens à la démarche. Nous n'avons sans doute pas accordé à ce point toute l'attention qu'il méritait, mais il nous fallait nous concentrer d'abord sur les aspects techniques du texte.

J'en viens aux enjeux en termes d'aménagement du territoire et de financement des différents reports modaux. Sur le territoire, un certain nombre d'expériences sont en cours pour rendre les modes de transport plus efficaces sur le plan économique, social, humain, mais aussi environnemental. Il nous faut, par le financement de l'AFITF, accompagner ces initiatives et avoir, en quelque sorte, un tour d'avance sur l'intermodalité.

Je l'ai dit aux transporteurs: il ne s'agit pas de dresser un mode de transport contre un autre; l'intermodalité ne pourra se faire sans respect des uns et des autres. J'en profite pour saluer l'action économique des 80 000 entreprises concernées, notamment les transporteurs, pour la plupart de petites structures artisanales qui, je peux le dire parce que je les connais bien, doivent aujourd'hui faire face à une réalité difficile. Mesdames, messieurs les sénateurs, c'est le souci de leur situation qui a guidé le Gouvernement.

Monsieur Capocanellas, j'espère avoir fait mentir le cardinal de Retz. *(Sourires.)* L'avenir nous le dira... Je fais déjà mentir une partie de vos propos, puisque j'ai ici la fameuse liste des 251 kilomètres. *(M. le ministre délégué brandit un document.)*

**M. Raymond Vall, président de la commission du développement durable.** Très bien!

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Elle existe et est à votre disposition. Son élaboration ne prendra donc pas six mois. Si nous trouvons une photocopieuse, je pourrai même vous en remettre une copie à chacune et chacun d'entre vous, mesdames, messieurs les sénateurs. Mais ne revenons pas sur un sujet qui fait consensus.

Je remercie également Ronan Dantec, Odette Herviaux et Mireille Schurch d'avoir souligné l'attention que nous devons accorder aux enjeux maritimes.

La sécurité se trouve au cœur de ce projet de loi, quel que soit le mode de transport concerné, ferroviaire, fluvial, maritime, routier. Il s'agit là d'un enjeu majeur, à la fois social et économique, dont il faut réaffirmer l'importance par le développement des contrôles, en particulier des contrôleurs routiers.

La dimension sociale est au cœur même de la démarche du Gouvernement et les dispositions qu'il a prévues, notamment à l'article 23, ont suscité un large débat. Il en est de même de l'objectif économique et des perspectives environnementales. Bref, ce projet de loi répond à la définition même du développement durable.

Il y aurait beaucoup à dire encore, mais nos échanges ont été riches et je vais conclure, non sans avoir au préalable remercié Mme la rapporteur pour avis d'avoir précisé que, dans un souci d'égalité, les camionneurs étrangers devraient acquitter l'écotaxe poids lourds. Il s'agit là d'un enjeu de compétitivité supplémentaire.

Monsieur Grignon, vous non plus n'êtes pas parvenu à convaincre M. Bizet.

**M. Jean Bizet.** C'était convenu ! (*Sourires.*)

**M. Frédéric Cuivillier, ministre délégué.** Notre force de conviction n'a pas été suffisante, et nous resterons l'un et l'autre avec ce constat, car une nouvelle occasion ne se représentera pas, faute de deuxième lecture.

Monsieur Teston, je vous sais gré d'avoir détaillé l'ensemble des volets de ce projet de loi.

Monsieur Barbier, nous reviendrons sur les enjeux de l'aménagement du territoire que vous avez évoqués avec conviction, sincérité et éloquence, aussi.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens à saluer l'ensemble des intervenants qui, tout au long de ces débats, nous ont permis de centrer nos travaux sur ce qui conditionne la crédibilité du dispositif, à savoir la réussite de la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds. Je vous remercie vivement de la qualité que vous avez donnée à nos échanges et du respect mutuel dans lequel vous avez fait en sorte qu'ils puissent se dérouler. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

**M. Raymond Vall, président de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Monsieur le ministre, vous me pardonnerez de prendre la parole après vous, mais je ne résiste pas à la tentation de relever que ce débat a fait honneur à notre assemblée. Je tiens à le dire, car ce n'était pas gagné d'avance...

En effet, monsieur le ministre, si l'intitulé même de ce texte – « projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports » – a pu faire sourire les membres de la commission du développement durable, son dispositif, travaillé dans le creuset de cet hémicycle, au terme d'échanges fructueux et, il est vrai, respectueux, sort de nos travaux véritablement modelé.

À mon tour, d'ailleurs, je souhaite remercier tous mes collègues ici présents qui ont su enrichir le texte et, ce faisant, nous ont permis de nous enrichir réciproquement.

Je pense à Mme la rapporteur pour avis, Marie-Hélène Des Esgaulx, dont je salue le courage et le dynamisme. Faisant preuve de réalisme, elle a pris honnêtement position sur les aspects technologiques et économiques de ce texte, sans rien sacrifier de ses convictions, et l'exercice était loin d'être facile.

Comment ne pas adresser des remerciements particuliers à Roland Ries qui, sur ce texte, a accompli un travail important et a su faire adopter 25 des 31 amendements qu'il a présentés ?

Mais je me tourne vers Alain Bertrand : mon cher collègue, cette taxe représente un espoir pour la ruralité. Ronan Dantec l'a rappelé, elle est le fruit d'une décision courageuse obtenue par la concertation. Comme l'a souligné à plusieurs reprises M. le ministre, si cette concertation n'avait pas eu lieu, nous serions allés au-devant d'un conflit et peut-être des entreprises seraient-elles venues se faire entendre aujourd'hui aux portes du Sénat. D'ailleurs, d'aucuns l'ont rappelé, ce texte a peut-être déjà sauvé les quelques entreprises de transports qui se maintiennent encore dans nos territoires ruraux.

Contrairement à ce qui a été soutenu, l'Allemagne a déjà adopté cette taxe, pour un montant deux fois plus élevé : l'économie allemande n'en a pas souffert. Les arguments qui ont été avancés sur ce sujet ne sont donc pas de nature à nous effrayer.

Mes chers collègues, cette taxe est un pas vers la modernité.

Pour qu'un bon débat ait lieu, il faut des partenaires. M. le ministre des transports – mais nous en avons l'habitude désormais – a fait encore une fois la preuve de son souci du dialogue et de son respect face à tous ceux qui se sont exprimés et qui ne partageaient pas ses positions. Il fait surtout montre, jour après jour, d'une compétence qui est reconnue et sur laquelle nous fondons beaucoup d'espoir, même si son ministère est certainement sous-dimensionné au regard des enjeux auquel il doit faire face. Encore merci, monsieur le ministre ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

5

## ÉCO-PARTICIPATION POUR LES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES MÉNAGERS

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

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion, après engagement de la procédure accélérée, de la 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, présentée par M. Gérard Miquel et plusieurs de ses collègues (proposition n° 272, texte de la commission n° 341, rapport n° 340).

Dans la discussion générale, la parole est à M. Gérard Miquel, auteur de la proposition de loi.

**M. Gérard Miquel, auteur de la proposition de loi.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 2013, le Sénat a adopté un amendement qui assurait la prorogation du mécanisme de répercussion et d'affichage de l'éco-participation sur les déchets d'équipements électriques et électroniques, les DEEE.

En raison du sort réservé à ce texte au Sénat, dans la mesure où l'Assemblée nationale n'a pas repris l'amendement et compte tenu de la date d'expiration du mécanisme fixée au 13 février 2013, nous vous proposons aujourd'hui cette proposition de loi, dont l'objectif principal est d'assurer la pérennité du mécanisme jusqu'en 2020.

En quelques mots, je rappellerai les principes sur lesquels repose la filière DEEE.

Il s'agit d'un engagement unique en Europe pour le recyclage et la réutilisation des déchets d'équipements électriques et électroniques, dans le cadre d'une filière française mue par la volonté forte de lutter contre les transferts illicites de ces DEEE et de s'organiser progressivement en filière industrielle.

L'éco-participation permet d'assurer le financement des DEEE historiques et orphelins.

La « filière REP » des DEEE est opérationnelle depuis le 15 novembre 2006. Ses objectifs sont la responsabilisation environnementale et financière des producteurs d'équipements électriques et l'éco-conception de ces produits, comme le signifie l'acronyme REP, qui désigne la « responsabilité élargie du producteur ».

Quatre éco-organismes agréés par les pouvoirs publics ont été mis en place. L'un d'entre eux assure plus de 70 % du marché. Madame la ministre, je vous livre là une réflexion toute personnelle, mais qui est commune à un certain nombre de personnes qui travaillent sur ce sujet : je m'interroge sur l'utilité d'un si grand nombre d'organismes ; nous pourrions simplifier !

Le financement de ces éco-organismes est assuré par les producteurs adhérents, qui s'acquittent d'une éco-participation répercutée à l'identique et affichée à l'attention du consommateur.

La performance de collecte est de 7 kilogrammes par habitant en 2012. L'objectif de 14 kilogrammes par habitant devrait être atteint d'ici à 2019 sur un gisement captable aujourd'hui de 15 kilogrammes par habitant. Je rappelle que, actuellement, 22 kilogrammes par habitant sont mis sur le marché.

Les partenaires de la collecte sont, pour 67 %, les collectivités, pour 26 %, les distributeurs, Emmaüs France assurant le reste.

Les soutiens financiers versés aux collectivités représentent 19 millions d'euros en 2011, sans compter la prise en charge financière des coûts de collecte et de traitement, évalués à 70 millions d'euros.

Le traitement est effectué en France par des opérateurs sélectionnés sur appels d'offres, notamment les opérateurs de l'économie sociale et solidaire.

Dès la création de la filière, un engagement fort a été conclu avec les acteurs de l'économie sociale et solidaire en France ; il s'agit d'une situation unique en Europe. Deux conventions nationales de partenariat avec Emmaüs France et Envie ont permis non seulement une préservation des emplois déjà existants et une consolidation de l'activité, mais, au-delà, un véritable développement du secteur de l'économie sociale et solidaire.

Eco-systèmes apporte 5,5 millions d'euros par an à Emmaüs et Envie. Par son ampleur, ce soutien est unique en Europe. C'est une ressource essentielle à la pérennité de l'activité.

La filière participe activement à la professionnalisation des emplois d'insertion. L'activité permet l'emploi de 650 personnes en insertion, 460 compagnons d'Emmaüs et 270 salariés hors insertion. Au total, l'activité représente, recyclage compris, 1 450 emplois à temps plein.

En Europe, 30 % à 45 % des DEEE sont exportés illégalement, déguisés en matériels d'occasion.

La lutte contre ces activités illégales est difficile. Pourtant, les conséquences sur la santé publique et l'environnement dans les pays où ces déchets sont traités sont réelles.

**Mme Delphine Batho, ministre.** Absolument !

**M. Gérard Miquel.** J'ai pu m'en rendre compte sur place : dans certains pays, le démantèlement est souvent effectué par des enfants, dans des conditions détestables.

**Mme Delphine Batho, ministre.** C'est inacceptable !

**M. Gérard Miquel.** Nous pouvons donc être fiers de l'action que nous avons menée en France.

Dans ce contexte, et jusqu'à ce que les exportations de DEEE puissent être mieux contrôlées, des éco-organismes opérationnels constituent les meilleures garanties et les

outils les plus efficaces à la disposition de l'administration pour contrôler les flux de DEEE : il suffit de contrôler les seuls éco-organismes.

La multiplication des systèmes individuels ou un moindre encadrement des opérateurs, qui plus est non nationaux, par les éco-organismes, en raison du manque de ressources financières, feraient courir à la France le risque important de contribuer, *via* des circuits non contrôlables, à des exportations illicites de DEEE.

Le régime en vigueur a permis aux éco-organismes de structurer en six années une filière de collecte, de tri et de recyclage des DEEE qui est l'une des plus performantes d'Europe, avec des choix de traitement plus exigeants que ceux qui sont imposés par le droit communautaire. La filière industrielle française de recyclage des DEEE est encore jeune : les installations sont récentes – elles ont entre trois et quatre ans – et loin d'être amorties, puisqu'il faut compter au minimum de six à dix ans pour ce faire.

De surcroît, en raison de l'actuelle montée en puissance de la collecte, toutes les capacités ne sont pas encore installées. Ce n'est pas le cas dans d'autres pays européens, en Allemagne, par exemple, où la filière est plus ancienne.

La répercussion obligatoire de l'éco-contribution a été mise en place en contrepartie de la prise en charge par les producteurs des déchets historiques, c'est-à-dire les produits mis sur le marché avant le 13 août 2005, avec une date couperet fixée au 13 février 2013.

Le volume des déchets historiques est encore significatif, s'agissant de biens d'équipements durables. Les échantillonnages réalisés sur les flux de DEEE jusqu'à ce jour montrent des taux de déchets historiques très élevés : 92,9 % en moyenne.

L'évolution prévisible de la part des déchets historiques dans les DEEE collectés démontre que le seuil de 50 % de déchets neufs, qui représente le point d'équilibre entre le financement de DEEE historiques et celui de DEEE neufs, sera atteint au mieux en 2020.

Une étude de la CLCV, la Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie, réalisée en 2012 auprès d'un panel de mille personnes, fait apparaître que 85 % des consommateurs sont favorables au maintien de l'affichage du montant de l'éco-contribution de façon séparée du prix du produit. Selon cette même étude, 95 % des personnes interrogées sont favorables au maintien du principe de l'absence de marge commerciale sur le montant de l'éco-contribution. Quoi de plus normal ?

C'est pour toutes ces raisons, mes chers collègues, que je vous invite, par la présente proposition de loi, à proroger le mécanisme de répercussion jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, sans changer les modalités pratiques de l'affichage en magasin, qui resterait sur deux lignes pour lui donner toute la visibilité nécessaire. (*Applaudissements.*)

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

**M. Alain Houpert, rapporteur de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, le texte examiné aujourd'hui et déposé par notre collègue Gérard Miquel, en apparence modeste, aura en pratique des conséquences majeures pour la politique environnementale et le recyclage des déchets en France.

Le dispositif proposé apporte un aménagement au système des filières de responsabilité élargie du producteur. Pour mémoire, la REP pose le principe selon lequel toute personne qui produit ou détient des déchets est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer la collecte, la valorisation et l'élimination. Il s'agit de mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur.

La réglementation européenne s'est très tôt emparée du sujet. La directive de 1975 sur les déchets prévoyait déjà que le coût de l'élimination des déchets devait être assuré en partie par le producteur du produit générateur de déchets.

En France, la loi du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux a introduit le principe de responsabilisation des producteurs, en ces termes : « Il peut être fait obligation aux producteurs, importateurs et distributeurs des produits de pourvoir ou de contribuer à l'élimination des déchets qui en proviennent. »

Deux possibilités s'offrent donc aux producteurs : mettre en place eux-mêmes un système de collecte et de traitement ou adhérer à un éco-organisme agréé, auquel ils délèguent ces activités.

Cette responsabilité a été qualifiée par l'OCDE de « responsabilité élargie du producteur ». Les objectifs sont simples.

Il s'agit, premièrement, de transférer la charge du traitement de certains déchets des collectivités vers les metteurs sur le marché, donc des contribuables vers les consommateurs.

Il s'agit, deuxièmement, de prévenir l'impact des produits sur la création de déchets en favorisant l'éco-conception par les producteurs.

Il s'agit enfin, troisièmement, de développer le recyclage par le biais d'objectifs chiffrés à atteindre pour chaque filière.

Seize filières existent aujourd'hui en France, et quatre nouvelles viennent d'être lancées ou sont en cours de lancement. Il sera question aujourd'hui de celle des déchets d'équipements électriques et électroniques, ou DEEE.

Les déchets d'équipements électriques et électroniques sont divers. Ils comprennent, par exemple, les gros appareils ménagers, froid et hors froid, les petits appareils en mélange, les écrans, ou encore les lampes.

La création d'une filière de recyclage spécifique a été imposée par la réglementation européenne, avec la directive Déchets du 27 janvier 2003, transposée par le décret du 20 juillet 2005. Une directive récente, de 2012, en cours de transposition, a remanié ce premier texte. Pour l'essentiel, ces textes imposent la collecte sélective des DEEE, avec un objectif de collecte et de valorisation de 4 kilogrammes par habitant et par an en 2006, et une obligation de reprise gratuite des anciens appareils lors de la vente d'un nouvel appareil similaire.

La filière française de recyclage est entrée en vigueur le 15 novembre 2006 pour les DEEE ménagers. Cette filière repose sur quatre éco-organismes agréés par les pouvoirs publics et à but non lucratif, notamment Eco-systèmes.

Selon les chiffres recueillis par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME, pour 2011, la filière des DEEE représente un fort gisement de valorisation : 1,44 million de tonnes d'équipements ont été mis sur le marché en France ; 193 millions d'euros ont été perçus par

les quatre éco-organismes, dont 74 % pour Eco-systèmes, afin de traiter les DEEE ; près de 450 000 tonnes ont été collectées, soit 6,9 kilogrammes par habitant et par an.

Les éco-organismes ont reversé en 2011 un total de 32 millions d'euros à leurs partenaires de collecte, dont 19 millions aux collectivités territoriales et 5,5 millions aux acteurs de l'économie sociale et solidaire. L'existence de cette filière REP a par ailleurs représenté un total de 70 millions d'euros de coûts évités pour les collectivités, du fait de la prise en charge opérationnelle de la collecte et du traitement des appareils usagés par les éco-organismes.

La REP en matière de DEEE représente enfin une filière d'emploi à part entière, notamment dans l'insertion, avec plus de 3 500 emplois, dont 1 500 dans l'économie sociale et solidaire.

Dans ce cadre, le texte vient aménager l'une des spécificités de la filière : l'éco-contribution visible et répercutée à l'identique au consommateur final.

La filière des DEEE doit en effet faire face à une problématique spécifique : celle du stock de DEEE historiques, ces déchets qui n'ont pas fait l'objet d'une éco-participation, dans la mesure où ils ont été mis sur le marché avant le 13 août 2005. Ces déchets historiques représentent actuellement 93 % des collectes.

Pour les équipements électriques mis sur le marché aujourd'hui, il existe une internalisation par les metteurs sur le marché des coûts de recyclage et de valorisation. Cette internalisation se traduit notamment par leur contribution financière aux éco-organismes.

Pour les déchets historiques, le risque était grand que les producteurs aient des difficultés à répercuter ces coûts très importants sur l'aval de la filière, du fait des rapports de force existant dans la distribution. Ils auraient donc cherché à minimiser leur contribution à la collecte des déchets historiques, ce qui aurait mis en péril le traitement.

La loi a donc instauré, à l'article L. 541-10-2 du code de l'environnement, un régime obligeant les producteurs à afficher, sur une ligne distincte de leurs factures, le montant des éco-contributions supportées, et ce pour tous les maillons successifs de la chaîne de distribution, sans marge ni réfaction, jusqu'au consommateur final.

Toutefois, ce dispositif de répercussion à l'identique et affichée au consommateur prendra fin le 13 février 2013.

Or les études des flux de déchets ont montré que le taux de présence des déchets historiques parmi les DEEE collectés est encore à ce jour très élevé : il était en 2011 de 83 % pour les petits appareils ménagers et de 96 % pour les écrans et gros appareils électroménagers de froid.

Sur la base d'un scénario de décroissance du taux de déchets historiques de 5 % par an, ce taux resterait supérieur à 50 % jusqu'en 2019 inclus. Ce n'est qu'ensuite que les produits neufs subventionneraient majoritairement le traitement des déchets issus de produits neufs, et non des déchets historiques. C'est donc seulement à compter de cette date que le système institué à l'article L. 541-10-2 du code de l'environnement pourrait prévoir un retour au système de droit commun.

La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui proroge ce mécanisme de répercussion à l'identique de l'éco-participation et de son affichage au consommateur

final jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, afin de tenir compte de la lente décroissance de la part des DEEE historiques dans les collectes.

Son article unique corrige également une erreur matérielle : le décret prévu à l'alinéa 4 de l'article L. 541-10-2 du code de l'environnement ne doit en effet porter que sur cet alinéa, et non sur l'ensemble de l'article.

Je crois qu'on ne peut que souscrire à l'objectif visé par ce texte, qui est de consolider une filière de recyclage en plein développement, en garantissant ses moyens financiers.

La commission du développement durable, réunie le 6 février dernier, a unanimement voté cette proposition de loi.

Elle a toutefois adopté un amendement de cohérence afin de faire concorder la nouvelle version de l'article L. 541-10-2 issue de l'ordonnance du 11 janvier 2012 avec le dispositif introduit par la présente proposition de loi.

Je conclurai donc en insistant sur le fait que la contribution visible, répercutée à l'identique du producteur jusqu'au consommateur final, est essentielle. Elle évite l'application de marges à chaque étape de la commercialisation du produit et permet de minimiser les coûts de fin de vie, tout en garantissant un traitement de qualité. Le consommateur final finance la fin de vie de son produit, et non pas une partie des bénéfices des fabricants et revendeurs d'équipements.

Le régime de la contribution visible obligatoire a aussi permis, ces dernières années, non seulement de mieux sensibiliser et informer nos concitoyens, mais aussi de sécuriser les ressources des éco-organismes agréés et de leur donner la visibilité nécessaire pour structurer la filière de recyclage.

La disparition prématurée de la contribution visible risquerait non seulement de contraindre la filière de DEEE française à revoir ses ambitions à la baisse, mais aussi de fragiliser un système qui a permis la mise en place, en quelques années, d'un recyclage des DEEE à haute qualité environnementale et qui nous permettra de léguer une belle planète à nos enfants. Car, comme le disait si joliment Saint-Exupéry, nous n'héritons pas de la terre de nos parents, nous l'empruntons à nos enfants! (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.** Monsieur le président, monsieur le président de la commission, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais tout d'abord saluer l'auteur de cette proposition de loi, Gérard Miquel, ainsi que son rapporteur, Alain Houpert.

Cette proposition de loi vise effectivement à proroger jusqu'en 2020 un dispositif indispensable au devenir de la filière de valorisation des déchets d'équipements électriques et électroniques.

Elle permet de corriger un défaut de vigilance législative, l'extinction, dès demain, 13 février 2013, des dispositions qui avaient permis de transposer la directive européenne de 2003 étant effectivement prévue en l'état des textes.

La proposition de loi répond donc aux préoccupations et inquiétudes exprimées par les acteurs de cette filière DEEE tels que Eco-systèmes ou les associations Emmaüs et Envie.

J'avais, dès le 19 décembre dernier, indiqué au nom du Gouvernement notre intention de soutenir une disposition législative permettant de proroger ce dispositif.

Comme l'a rappelé Gérard Miquel, un amendement avait été adopté lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2013 au Sénat, mais, évidemment, le rejet de la première partie n'a pas permis à cet amendement de prospérer.

Je remercie Gérard Miquel d'avoir pris l'initiative de déposer cette proposition de loi.

Le Gouvernement s'est fixé pour ambition de créer dans les éco-activités et les éco-industries 100 000 emplois en trois ans, autour de plusieurs priorités : le développement de l'efficacité énergétique et des économies d'énergie, soit un gisement considérable de créations d'emplois ; le développement des énergies renouvelables, dans le cadre de la transition énergétique ; enfin, l'économie circulaire, qui doit être aujourd'hui une grande priorité nationale.

La raréfaction des ressources, la volatilité des prix des matières premières sont autant des causes de la crise économique. Or transformer nos modes de consommation, nos modes de production, passer du « tout jetable » au « tout utile » est l'un des leviers de sortie de la crise.

L'économie circulaire favorise la réduction à la source, la réutilisation, le recyclage, la valorisation des déchets. Elle remet à l'ordre du jour la fameuse formule de Lavoisier : « Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme ».

Elle est au cœur d'une croissance écologique intensive en emplois, à l'image de cette filière DEEE qui représente 3 556 emplois, dont 1 450 dans l'économie sociale et solidaire.

La nouvelle étape que nous devons franchir dans le domaine de l'économie circulaire va au-delà du recyclage : il s'agit de l'intégration de cette dimension dans l'éco-conception des matériaux et des produits et de la valorisation systématique des déchets, car nos déchets sont des gisements tout à la fois de matières premières, de métaux, des terres rares, mais aussi d'emplois. C'est là un des leviers de ce que j'appelle le « patriotisme écologique ».

Chaque Français doit comprendre que, lorsqu'il se sépare d'un frigidaire ou d'un vieux téléphone portable, il nourrit une filière qui représente des emplois non délocalisables.

La France est aujourd'hui treizième sur vingt-sept en matière de taux de recyclage des déchets. Notre taux de recyclage des déchets ménagers est de 35,6 %, celui de mise en décharge de 34 %, alors que d'autres pays en Europe arrivent à un taux de mise en décharge de 5 %. Nous avons donc devant nous une marge de progression considérable, qui peut nous permettre de créer beaucoup d'activité industrielle.

C'est pourquoi j'ai souhaité que le Gouvernement travaille à un plan stratégique pour l'économie circulaire et proposé à Arnaud Montebourg de s'atteler à cette priorité. Je sais que des réflexions sont aussi en cours au Sénat sur l'obsolescence programmée des produits, je pense notamment aux travaux de Jean-Vincent Placé.

Nous devons mobiliser tous les leviers : leviers des incitations, leviers fiscaux et leviers des normes. L'un des piliers de cette économie circulaire réside dans les filières REP, qui inscrivent dans la réalité le principe pollueur-payeur, ce principe de responsabilité qui nous intéresse aujourd'hui.

La France est au premier rang des pays européens appliquant ce principe. Comme l'a rappelé Gérard Miquel, il existe seize filières de responsabilité élargie des producteurs, dont les

quatre dernières sont en cours de déploiement : il s'agit des meubles, des déchets de soins, des déchets diffus particuliers et des bouteilles de gaz.

Parmi ces filières REP, celle de la DEEE présentait la particularité d'avoir instauré un système permettant de traiter les déchets historiques : quatre éco-organismes – Éco-systèmes, Ecologic, ERP et Récylum – sont chargés de gérer la collecte et le traitement de ces déchets électriques. Grâce aux éco-contributions des producteurs, ces éco-organismes ont été financés à hauteur de 200 millions d'euros en 2011.

La date d'extinction de ce dispositif ayant été fixée au 13 février 2013, il convient effectivement au législateur d'intervenir pour remédier à la situation. La proposition de loi de M. Miquel prévoit en ce sens de reporter cette date au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Le rapporteur est également revenu sur les autres améliorations que comporte cette proposition de loi, à laquelle le Gouvernement est extrêmement favorable, et ce pour plusieurs raisons.

Celle-ci s'inscrit tout d'abord dans la stratégie de l'économie circulaire que j'évoquais et permet, comme l'indiquait M. Miquel, de lutter contre l'exportation illicite des déchets électriques et électroniques.

Elle donnera également à la filière DEEE la capacité de maintenir ses bonnes performances de recyclage et de retrouver un taux de collecte des déchets croissant pour les prochaines années.

Conforter cette filière revient également à assurer la pérennité des emplois existants. La proposition de loi que vous examinez aujourd'hui est très attendue par les associations du secteur de l'économie sociale et solidaire. Je rappelle que ce dispositif permet de soutenir des structures telles qu'Emmaüs ou Envie à hauteur de 5,5 millions d'euros par an, soit l'emploi notamment de 460 compagnons d'Emmaüs. De plus, cette filière permet de financer un certain nombre d'emplois d'insertion.

Le report de la date limite s'impose ensuite parce que la filière des équipements électriques et électroniques traite encore plus de 90 % de déchets historiques. Cela reste une charge particulièrement importante pour les acteurs de ce secteur.

J'ajoute que la mise en œuvre de la nouvelle directive européenne sur les déchets d'équipements électriques et électroniques du 24 juillet 2012 va demander d'importants efforts d'adaptation à ces mêmes professionnels. La nouvelle directive prévoit, en effet, d'atteindre en 2019 un taux de collecte de 65 %, ce qui correspond à peu près au doublement du taux actuel.

Pour toutes ces raisons, la filière doit être soutenue, et rapidement, ce qui explique l'engagement de la procédure accélérée sur ce texte.

Au-delà du vote de cette proposition de loi, je voulais aussi saluer le travail engagé par Gérard Miquel, en tant que nouveau président du Conseil national des déchets, dans le cadre de l'élaboration du prochain plan Déchets 2020. J'ai proposé – la décision est en cours de discussion –, que ce sujet de la gestion des déchets et de l'économie circulaire figure à l'ordre du jour des priorités de la Conférence environnementale en 2013, qui offrirait ainsi un débouché à l'ensemble des travaux actuellement en cours.

Je crois, mesdames, messieurs les sénateurs, que beaucoup d'interventions seront convergentes aujourd'hui et j'espère que ce texte pourra être adopté, comme en commission, à l'unanimité. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Jean-Claude Requier.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, la part des déchets historiques collectés demeure très élevée – entre 83 % et 96 % – pour les déchets d'équipement électriques et électroniques, dits « DEEE » ; 20 % de ces déchets sont orphelins, leurs producteurs ou importateurs ayant disparu.

Ces déchets, entrés sur le marché après la mise en place, le 13 août 2005, d'une filière de collecte, de recyclage et de valorisation en application de la directive 2002/96/CE, comportent des substances dangereuses pour l'environnement et pour la santé : arsenic, mercure, plomb, cadmium, lithium... Cependant, leur traitement et leur recyclage permettent de récupérer du cuivre, du palladium, de l'argent, de l'or, mais aussi des terres rares.

Le fort développement des nouvelles technologies ainsi que la banalisation et la multiplication des équipements électriques et électroniques qui s'ensuivent rendent nécessaire la réutilisation de ceux des composants qui s'y prêtent afin de réduire l'empreinte écologique de ces matériels. En effet, leur fabrication demande déjà beaucoup d'énergie, d'eau, et de métaux rares que nous importons.

En outre, favoriser le traitement de ces déchets est essentiel : de par le monde, nombreuses sont les entreprises qui envoient leurs déchets dans les pays en développement, où il n'existe pas de réglementation spécifique. Du fait de cette absence de cadre réglementaire, les habitants traitent ces déchets, qui sont toxiques, sans précaution particulière et selon des procédés inadaptés. Pensons aux enfants qui travaillent dans ces décharges...

Pour cette raison, la loi a instauré une éco-contribution répercutée à l'identique du metteur sur le marché au consommateur final, affichée séparément pour les DEEE. Ce mécanisme à vocation transitoire prend fin demain, le 13 février 2013.

Notre collègue Gérard Miquel propose de le proroger jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, date à partir de laquelle ces déchets historiques ne devraient plus représenter que la moitié des DEEE collectés, en comptant sur une baisse de 5 % par an.

Cette prolongation, proposée sous forme d'amendement au projet de loi de finances pour 2013, avait été adoptée par le Sénat. Les membres du groupe du RDSE avaient également déposé des amendements en ce sens.

Toutefois, cette mesure avait disparu avec le rejet du texte par le Sénat. C'est donc dans l'urgence que nous examinons la présente proposition de loi, conscients que nous ne pouvons prendre le risque de laisser une telle quantité de déchets historiques en l'état et de déstabiliser une filière qui a fait ses preuves.

En effet, l'éco-contribution constitue une aide de grande importance pour la filière et pour les collectivités territoriales, comme l'a illustré dans son rapport notre collègue Alain Houpert.

Le principe de la responsabilité élargie du producteur a contribué à l'apparition de filières créatrices d'emplois : 3 500 emplois créés, dont 1 500 dans l'économie sociale et solidaire.

L'éco-contribution, visible dans le prix des produits, revêt également une forte valeur pédagogique pour l'ensemble de nos concitoyens.

Si la directive de 2003 fixait un objectif de collecte de DEEE de 4 kilogrammes par habitant et par an, la nouvelle directive du 4 juillet 2012 fixe des objectifs encore plus ambitieux : en 2019, la France devra collecter 14 kilogrammes par habitant et par an !

Certes, l'industrie des nouvelles technologies intègre progressivement ces préoccupations environnementales dès le stade de la conception – on trouve maintenant l'indication de l'empreinte écologique de notre téléphone portable sur sa fiche descriptive –, mais la sensibilisation des producteurs, des distributeurs et des consommateurs doit être poursuivie en vue de modifier les comportements.

Au stade de la production, les technologies et les matériaux plus durables doivent être préférés, de façon à réduire l'empreinte écologique des DEEE.

Dans un monde où l'immatériel prend place dans tous nos gestes quotidiens, il convient de prévoir en amont tous les effets que l'usage des nouvelles technologies induit.

Les préoccupations environnementales ne se retrouvent pas uniquement à la fin du cycle de vie de ces équipements, elles s'attachent également à la consommation d'énergie qu'ils engendrent. Nous devons en prendre conscience.

L'obsolescence des produits que nous utilisons ne repose plus sur un défaut de fonctionnement. Elle dépend aujourd'hui de dépassements technologiques successifs. Le progrès est prompt à intégrer les nouvelles fonctionnalités, dont le consommateur est friand.

Nous ne sommes plus dans une économie de la réparation, mais dans une économie du renouvellement constant de nos équipements, donc du rejet, ce qui est dommageable pour l'environnement.

Les industriels le savent et n'hésitent pas à mettre sur le marché de nouveaux modèles à quelques mois d'intervalle, après avoir seulement modifié quelques fonctionnalités. C'est ainsi, par exemple, que certains ordinateurs portables d'un grand fabricant possèdent une carte mère dont tous les composants sont soudés : le défaut d'un seul de ces composants obligera à changer complètement la carte mère.

La baisse des coûts et de la qualité du matériel informatique peut amener des entreprises, soucieuses de gagner du temps, à considérer l'ordinateur comme un simple consommable. Utilisé pendant un an, ou un an et demi, il sera ensuite mis au rebut. Qu'en est-il de la gestion du flux des déchets, mes chers collègues ?

Mais, au-delà de ce problème global concernant l'économie des équipements électriques et électroniques, il nous faut poursuivre nos efforts en matière de gestion des déchets qu'ils génèrent. C'est pourquoi, à l'unanimité de nos membres, le groupe du RDSE ne peut que soutenir cette proposition de loi qui vise à encourager la responsabilité de tous en application du principe pollueur-payeur, principe à valeur constitutionnelle.

Je voudrais saluer le travail de Gérard Miquel, collègue et ami du Lot, précurseur de la collecte sélective dans ce département, et à une époque où il n'en présidait pas encore le conseil général. Les vieux conseillers généraux d'alors n'étaient pas tous très emballés par ses propositions (*Sourires.*), mais notre collègue a semé quelques graines, qui ont germé : aujourd'hui, notre département est, sinon un modèle, du moins l'un des premiers en matière d'environnement.

Enfin, je voudrais conclure en rappelant que nous sommes tous concernés par l'environnement. Clemenceau disait que la guerre est une chose trop sérieuse pour être confiée à des militaires. (*Nouveaux sourires.*) Pour le paraphraser, je dirai que l'environnement est une chose trop sérieuse pour être laissée aux seuls écologistes ! (*Rires. – Applaudissements sur les travées du RDSE et sur les travées du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Vincent Placé.** Nous cherchons justement des renforts, cher collègue ! (*Sourires.*) Rejoignez-nous !

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

**M. Ronan Dantec.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, il va m'être assez facile de m'exprimer sur la présente proposition de loi puisque, voilà quelques semaines, comme plusieurs de mes collègues, notamment Gérard Miquel, auteur de ce texte, j'avais déposé, au nom du groupe écologiste, dans le cadre de la discussion du projet de loi de finances rectificative, un amendement allant dans le même sens, lequel avait été adopté avant que la première partie ne soit rejetée par le Sénat.

Cette proposition de prorogation avait donc été, d'une certaine manière, une victime collatérale d'un débat plus général. J'ai cependant le sentiment qu'elle est moins menacée ce soir...

Par ailleurs, je me réjouis que la commission du développement durable ait adopté la présente proposition de loi à l'unanimité de ses membres, preuve que nous savons aussi reconnaître, au-delà de nos divergences, les enjeux, en termes d'emploi, que représente réellement la filière du recyclage des déchets électroniques.

D'autres l'ont indiqué avant moi, la prorogation jusqu'en 2020 du mécanisme d'éco-participation répercutée à l'identique et affichée pour les équipements électriques et électroniques ménagers est vitale pour cette filière industrielle encore jeune, car elle permet de sécuriser son financement.

Sur le plan environnemental, les écologistes soutiennent fortement le mécanisme d'éco-participation, fondé sur le principe « pollueur-payeur », et, par voie de conséquence, la responsabilisation des metteurs sur le marché en matière de collecte et de valorisation des déchets électriques et électroniques ménagers particulièrement polluants, et ce d'autant plus que, outre les DEEE historiques, la consommation croissante de certains produits issus des hautes technologies, comme les smartphones et les tablettes, laisse entrevoir un gisement très important de déchets dans les prochaines années.

Soutenir la filière des DEEE, c'est également lutter contre l'exportation illégale de déchets électroniques. Malgré la convention de Bâle, qui interdit la circulation de déchets dangereux depuis 1992, de nombreux pays industrialisés continuent d'exporter illégalement leurs déchets. Des éco-organismes opérationnels, tels que ceux qui ont été créés en France, constituent les meilleures garanties et les moyens les plus efficaces pour contrôler ces flux de DEEE. La question, importante, du trafic de ce type de déchets illustre l'import-

tance du contrôle des flux, donc des moyens mis à disposition par l'État, notamment le nombre d'agents présents dans les ports. C'est en enjeu majeur.

Autre atout de la filière sur lequel il est essentiel d'insister : sa dimension sociale. La filière génère en effet un grand nombre d'emplois d'insertion, dont a besoin notre pays. Bien que Mme la ministre ait déjà cité les chiffres, je rappellerai que, sur les 3 556 employés de la filière, 650 sont en insertion et 460 sont compagnons d'Emmaüs.

On le constate bien, la prorogation du mécanisme d'éco-participation, qui permet d'en garantir le financement, est un enjeu majeur pour consolider une filière à haute qualité environnementale et à fort gisement d'emplois.

Gérard Miquel l'a souligné, les objectifs européens deviendront de plus en plus ambitieux dans les années qui viennent, avec l'objectif d'une collecte de 14 kilogrammes de DEEE par an et par habitant à l'horizon de 2019, soit un doublement par rapport à la quantité actuelle. Pour que ces objectifs soient respectés, le mécanisme doit être conforté et les éco-organismes devront aussi ajuster leurs barèmes de façon que l'éco-participation soit à la hauteur des coûts.

La rationalité économique rejoint ici l'exigence environnementale, puisque l'enjeu est bien de recycler et de réemployer au maximum les ressources nécessaires à la fabrication des équipements électriques, dont certaines sont coûteuses et vouées à s'épuiser.

Et n'oublions pas non plus l'enjeu véritablement social de la filière. Nous avons tous en mémoire le scandale de l'exploitation du coltan au Congo. Récupérer, recycler, c'est aussi répondre à ce défi.

Je souhaite maintenant revenir sur l'organisation d'autres filières, qu'a évoquée Mme la ministre. Au moment où l'État réduit son budget et les dotations générales qu'il octroie aux collectivités locales, permettre à certaines filières de déchets de s'autofinancer, et donc aux collectivités locales de supporter de moindres coûts, ce qui est un enjeu financier majeur, constituerait un signal fort.

Je note aussi que les associations de consommateurs soutiennent le mécanisme de répercussion à l'identique et d'affichage, en raison de sa transparence et de son caractère anti-inflationniste : dans une enquête réalisée en 2012, l'association CLCV relève que 85 % des consommateurs interrogés sont favorables au maintien de l'affichage du montant de l'éco-contribution de façon séparée du prix du produit.

Je souhaite toutefois attirer votre attention, mes chers collègues, sur les fortes marges de progression qui sont sans aucun doute les nôtres.

Je citerai d'abord le respect de la loi. On observe, en effet, que certains sites de vente en ligne – je me garderai d'en citer – se soustraient à leurs obligations en matière d'affichage de l'éco-participation. Outre qu'elle méprise l'exigence de transparence à l'égard du consommateur, cette pratique illégale nuit évidemment aux filières, notamment à celles qui se mettent en place.

Mais consolider les filières de recyclage n'est pas suffisant : nous devons simultanément jouer sur l'amont. C'est toute la filière industrielle qui doit aujourd'hui repenser son modèle économique, et ce dès la conception des produits. Les écologistes sont très attachés, par exemple, au développement de l'éco-conception et à l'augmentation de la durée légale de garantie des produits, afin de lutter contre l'obsolescence

programmée, c'est-à-dire la désuétude planifiée des produits afin d'obliger à renouveler l'achat. Qui n'a pas eu un smartphone en fin de vie précisément à quelques jours de l'expiration de l'abonnement?...

Ce sont bien nos modes de production et de consommation dans leur ensemble qu'il faut réinventer, tout en associant systématiquement le consommateur.

Madame la ministre, j'ai noté vos références au développement de l'économie circulaire. Les membres du groupe écologiste constatent avec plaisir que certaines idées progressent aujourd'hui très vite!

Ils attachent donc beaucoup d'importance au fait que le mécanisme d'éco-participation fasse participer le consommateur à la politique de recyclage, en le sensibilisant à son acte de consommation. C'est bien la généralisation de comportements éco-responsables qui permettra d'atteindre les grands objectifs environnementaux que nous défendons.

Bien évidemment, le groupe écologiste soutiendra la présente proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste.*)

**M. Jean-Vincent Placé.** Excellente intervention!

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

**M. Jean-Jacques Filleul.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, les DEEE ne me sont pas inconnus. En tant que président d'une communauté de communes, j'exerce cette compétence qui se révèle d'une très grande utilité pour nos concitoyens. Fini le temps des machines à laver ou des postes de télévision dans les fossés! La collecte des DEEE, sans faire de bruit, à petits pas, a pris sa place dans le tri sélectif des déchets ménagers.

La filière spécifique de gestion des déchets d'équipements électriques et électroniques, dite « DEEE », a été mise en place en France en 2006, afin de respecter la directive européenne 2002/96/CE dont l'objet est de responsabiliser les producteurs d'équipements électriques et électroniques ménagers sur la fin de vie de leurs produits – éco-conception, collecte des déchets, recyclage...

Cette filière de responsabilité élargie du producteur, opérationnelle depuis le 15 novembre 2006, repose sur des éco-organismes qui gèrent de manière mutualisée et opérationnelle la collecte et le traitement des flux de DEEE pour le compte de leurs adhérents metteurs sur le marché qui leur versent une éco-participation pour chaque équipement vendu.

Cinq flux de DEEE sont répertoriés : les gros électroménagers du froid, les gros électroménagers hors froid, les divers écrans, les petits appareils en mélange, les lampes.

Les déchets sont collectés soit par la distribution dans le cadre du « un pour un », c'est-à-dire la reprise d'un ancien équipement pour un équipement acheté, soit par les collectivités territoriales – *via* les déchetteries le plus souvent –, soit encore par les opérateurs du réemploi. Il est à noter que cette dernière activité est créatrice de nombre d'emplois dans le secteur de l'économie sociale et solidaire, comme l'ont déjà indiqué certains de mes collègues.

Permettez-moi de citer quelques chiffres. Selon une étude de l'ADEME de 2010, chaque année, 600 millions d'équipements sont déclarés mis sur le marché, ce qui représente plus de 1,6 million de tonnes – soit 25 kilogrammes par an et par habitant –, dont 80 % sont de type « ménager ». Le gisement annuel des DEEE ménagers est estimé entre 16 kilogrammes et 20 kilogrammes par an et par habitant.

Au mois de décembre 2009, on relevait 3 600 points de collecte des collectivités sous contrat avec un éco-organisme ménager, et 19 500 points de collecte étaient ouverts dans le cadre du « un pour un ». Cette même année, 371 000 tonnes de DEEE ménagers étaient collectées, soit 5,7 kilogrammes par an et par habitant.

La grandeur de ces différents chiffres légitime plus que jamais l'importance des filières de recyclage des déchets.

Pour les DEEE mis sur le marché avant l'instauration de cette filière de responsabilité des producteurs, il a été nécessaire de mettre en place un dispositif de répercussion à l'identique et affichée sur la facture des clients, dispositif qui expire le 13 février de cette année, autrement dit, demain. Or le stock de DEEE historiques à traiter reste très important, puisqu'il représente près de 93 % des collectes effectuées en 2011. Il était donc urgent d'agir ; une adaptation du droit s'imposait.

Gérard Miquel avait anticipé ce problème en déposant un amendement lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2013, mais, le budget ayant été rejeté au Sénat, cette proposition n'a pas pu être reprise à l'Assemblée nationale.

En conséquence, l'objet principal de la proposition de loi que nous étudions aujourd'hui est la prorogation, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, du mécanisme de répercussion à l'identique de l'éco-participation et de son affichage pour le consommateur final, ainsi que sa mise en cohérence avec la nouvelle filière de responsabilité élargie du producteur, qui concerne les déchets d'ameublement.

Tous les équipements collectés sélectivement intègrent une filière de traitement et sont valorisés ; leur taux de recyclage est compris entre 50 % et 90 % selon les catégories de déchets. Il faudrait sans doute veiller, en amont, à améliorer l'éco-conception des équipements pour diminuer, en aval, le volume de déchets produits et améliorer les taux de recyclage.

Par ailleurs, depuis quelques années, nous le constatons tous, la conception des équipements électroménagers impose un taux de remplacement plus élevé et pousse à une certaine surconsommation. La durée de vie des équipements est aussi moins longue, ce qui amène à parler d'« obsolescence programmée ». Or cette stratégie commerciale devrait nous conduire à nous interroger. Effectivement, elle a un impact négatif sur les volumes de déchets produits et elle pénalise les consommateurs : ils achètent des produits qui durent moins longtemps, tout en assumant financièrement une partie du coût de leur collecte et de leur recyclage.

La mise en place d'une politique globale de réduction, de traitement et de valorisation des déchets permettrait de renforcer les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement. Il faut organiser une société du recyclage et du réemploi. L'ambition est donc de passer du « tout jetable » au « tout utile » et d'opérer une transition de notre société vers des modes de production et de consommation qui favorisent la réduction à la source, la réutilisation, le recyclage et la valorisation des déchets. La démarche doit s'accompagner d'une responsabilisation des producteurs et des distributeurs.

Une telle politique doit favoriser la création d'emplois et de filières de collecte, le stockage et la revente des déchets à des fins de réutilisation comme matières premières. Nous en sommes tous conscients dans cet hémicycle.

Certes, il était urgent d'agir pour renforcer une filière de recyclage en plein développement. À cette fin, la prorogation du mécanisme d'éco-participation permet de garantir les moyens financiers de la filière.

La proposition de loi que nous examinons n'est cependant qu'une réponse très partielle à la problématique de la gestion des déchets, dont les enjeux environnementaux sont majeurs. Nous devons donc rester très ambitieux en la matière et mettre en place une politique volontariste pour réduire les volumes de déchets et assurer leur valorisation.

En conclusion, madame la ministre, le présent texte, certes modeste, apporte néanmoins sa pierre à l'une des grandes causes sur lesquelles vous vous êtes magnifiquement engagée : la réutilisation des déchets. À l'instar de ce qu'il a fait au sein de la commission du développement durable, le groupe socialiste votera cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

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

**Mme Évelyne Didier.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, je tiens tout d'abord à remercier l'auteur de la présente proposition de loi, Gérard Miquel, ainsi que le rapporteur, Alain Houpert, de leur excellent travail.

Depuis qu'elle a officiellement vu le jour, au mois de novembre 2006, la filière des déchets d'équipements électriques et électroniques, ou DEEE, se développe et se structure, permettant ainsi de collecter toujours plus, auprès d'un maximum de consommateurs, et d'améliorer le traitement de ces déchets, sensibles à plusieurs titres.

À la fin de l'année 2010, plus de 59 millions d'habitants étaient desservis par la collecte des DEEE hors lampes et 44 millions l'étaient pour ce qui concerne les lampes. Le plus gros effort de collecte est réalisé par les collectivités – elles en assurent les deux tiers – ainsi que par les distributeurs – ils en gèrent un gros quart –, le reste des déchets étant collecté par les acteurs de l'économie sociale et solidaire.

Quant au traitement, d'importants moyens ont déjà été mis en œuvre, même si certains devraient être davantage développés et nécessitent encore des améliorations techniques.

Nos capacités en matière de démantèlement, de dépollution et de broyage sont devenues considérables et nous permettent de ne plus dépendre de nos voisins, en particulier de l'Allemagne, comme cela a longtemps été le cas. Il est important que les territoires assurent le traitement de leurs déchets, quels qu'ils soient.

Si l'incinération joue encore un rôle dans la filière, ce que, personnellement, je déplore, le réemploi et la réutilisation de composants prennent de l'ampleur. Plus de cinquante centres de traitement intègrent ainsi la dimension du réemploi. Cependant, seuls 11 % de la masse totale des DEEE sont destinés au réemploi et seulement 1,3 % de ces déchets sont effectivement réemployés tels quels. La réutilisation de pièces détachées est probablement le parent le plus pauvre, avec moins de 0,1 % de la masse des DEEE collectés, ce qui ne facilite pas la réparation d'équipements électriques et électroniques que l'on pourrait parfaitement réemployer si les pièces défectueuses étaient remplacées.

La priorité doit pourtant être donnée tout à la fois à l'allongement de la durée de vie des produits, moyennant des réparations plus simples, plus courantes et moins onéreuses, ce qui implique la fin de l'obsolescence programmée, et à l'anticipation de la fin de vie de ces mêmes produits, ce qui

implique le développement de l'éco-conception, c'est-à-dire l'intégration, dès la phase de conception, de réflexions relatives à la fin de vie et au recyclage du produit.

Il s'agit donc bien de passer d'un modèle curatif, dans lequel on s'évertue à corriger des externalités négatives qui n'ont jamais été anticipées ni assumées, à un modèle préventif, dans lequel les conséquences de nos modes de consommation sont intégrées et assumées dès l'origine. L'objectif est non seulement de réduire nos déchets à la source, mais aussi de miser sur la qualité, le service après-vente et l'économie du savoir, c'est-à-dire sur les emplois d'ingénieur – pour l'éco-conception –, de réparateur et de dépanneur. Si l'investissement initial dans des produits de qualité peut parfois sembler décourageant pour des foyers modestes, la durabilité accrue peut permettre un meilleur retour sur investissement tout en réduisant le volume de déchets et les impacts environnementaux de nos activités. Il convient donc d'y réfléchir.

Par ailleurs, les équipements électriques et électroniques fonctionnent grâce à un courant électrique ou électromagnétique conçu pour être utilisé en dessous de 1 000 volts en courant alternatif et de 1 500 volts en courant continu. Le degré de miniaturisation et de sophistication qu'atteignent de nombreux appareils suppose l'utilisation de matériaux rares et bien souvent toxiques. Dans un souci de prévention de la pollution, nous devons d'ores et déjà procéder à une dépollution en traitant systématiquement les substances et composants dangereux : condensateurs au PCB, cartes de circuits imprimés, mercure, CFC...

Cependant, une autre question doit nous préoccuper tout autant : la rareté de certains matériaux, en particulier ceux que l'on désigne communément sous le nom de « terres rares », pour lesquels la Chine dispose d'un quasi-monopole de production, et dont les stocks ne pourront vraisemblablement pas supporter une extraction intense à moyen et à long terme. Il faut le rappeler, nos DEEE constituent une mine d'or, au propre comme au figuré !

Pour en venir à ce qui fait le cœur de la proposition de loi, la filière de collecte et de traitement des DEEE repose en grande partie sur les éco-organismes qui collectent auprès des producteurs l'éco-participation perçue par les distributeurs auprès de leurs clients. Ils sélectionnent, par un système d'appels d'offres, des opérateurs logistiques et de traitement dont les opérations sont largement financées par les éco-organismes, et versent à l'Organisme coordonnateur agréé pour les DEEE, l'OCAD3E, de quoi compenser les coûts de collecte sélective pour les collectivités.

C'est ainsi que le principe pollueur-payeur a été rendu opérationnel en matière de déchets.

Il apparaît dès lors indispensable d'assurer un financement suffisant et pérenne à cette filière pour améliorer encore les dispositifs de traitement et, surtout, faire face aux déchets dits « historiques » ou « orphelins », qui ont été mis sur le marché avant 2006 et dont le traitement ne serait autrement pas financé. En effet, ces déchets historiques restent très largement majoritaires, puisqu'ils représentent environ 90 % des flux collectés.

Il convient donc de maintenir le dispositif actuel, qui a fait ses preuves et est transparent pour les citoyens-consommateurs, jusqu'à ce que la part des DEEE historiques tombe en dessous de 50 % des tonnages collectés, de telle sorte que les équipements mis sur le marché suffisent à financer le traitement de l'ensemble. De ce point de vue, et même si le modèle

de décroissance du flux de déchets historiques semble grossier, la date du 1<sup>er</sup> janvier 2020 proposée par notre collègue peut constituer une échéance satisfaisante.

Au-delà de la pertinence et de la justesse de la mesure proposée, il s'agit également de soutenir un secteur riche en activités non-délocalisables et à fort potentiel d'innovation, qui permet en outre de limiter les fuites de déchets potentiellement dangereux vers les pays en développement, dans lesquels ils causent d'importants dommages sanitaires et environnementaux du fait d'une réglementation beaucoup plus laxiste en matière d'environnement, de santé et de travail. Il s'agit donc bien de défendre une filière d'avenir pour notre pays et qui peut servir d'exemple à travers le monde. C'est pourquoi le groupe CRC votera sans réserve cette proposition de loi. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC, du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE et de l'UMP.)*

**M. le président.** La parole est à M. Yves Détraigne.

**M. Yves Détraigne.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, à ce stade de la discussion, il est difficile de renouveler le discours tant cette proposition de loi semble consensuelle.

En tant que maire de la première commune de Champagne-Ardenne à avoir créé une déchetterie, mais aussi en tant qu'ancien membre de la commission consultative pour les DEEE ménagers, qui a instauré en 2006 le mécanisme de la responsabilité élargie du producteur dans le domaine des DEEE, je ne peux que me réjouir de la proposition de loi de notre collègue Gérard Miquel, qui reprend d'ailleurs divers amendements que j'avais tenté, en vain, de faire adopter ces dernières années dans le cadre de projets de loi de finances. Si j'ajoute que c'est un amendement que j'ai déposé sur la proposition de loi de simplification et d'amélioration de la qualité du droit d'octobre 2010 qui avait prorogé la durée d'affichage de la contribution visible pour les petits équipements ménagers et l'avait alignée sur celle qui s'applique aux gros équipements, vous comprendrez que je ne puisse qu'approuver ce texte.

La REP, qui consiste à faire supporter le coût du recyclage par celui qui a mis le produit sur le marché, est un principe vertueux. Il permet non seulement de signaler à l'acheteur les produits qui sont recyclables mais aussi de financer la filière qui va prendre en charge ce produit en fin de vie, afin d'éviter qu'on ne le retrouve abandonné au coin d'un bois ou que ce ne soit le contribuable qui assume le coût du traitement.

L'existence de la contribution visible dans le domaine des DEEE a permis de construire une filière française à haute qualité environnementale, même si elle est encore perfectible : application du principe de précaution avec une dépollution systématique, traçabilité, contrôle et audit de toutes les opérations, financement d'un outil industriel innovant sur l'ensemble du territoire national, création de nombreux emplois en France – les chiffres ont été cités tout à l'heure –, soutien financier pour les collectivités locales qui accueillent les DEEE dans leur déchetterie, soutien au réemploi des appareils par les acteurs de l'économie sociale et solidaire et opérations d'information du grand public.

Certes, cette filière française des DEEE est encore jeune : ses installations sont récentes et toutes n'ont pas encore été amorties. Du fait de l'actuelle montée en puissance de la collecte, toutes les capacités de traitement ne sont pas encore mises en place. De plus, les déchets historiques – c'est-à-dire ceux que produisent les appareils mis sur le

marché avant l'instauration de la REP – constituent encore une part substantielle des collectes, notamment pour les appareils visés par l'extinction de cet affichage.

Dès lors, pour ne pas perturber la montée en charge de cette filière, dont j'ai dit à quel point elle me paraissait vertueuse, ni dérouter le consommateur, il est important d'adopter cette proposition de loi. Le rôle pédagogique de la contribution au recyclage sera ainsi préservé.

Par ailleurs, en prolongeant l'affichage du coût de retraitement des DEEE ménagers par une mention sur la facture de vente des équipements, on maintient par la même occasion l'obligation d'une répercussion systématique et intégrale de ces coûts du producteur jusqu'au consommateur final, ce qui garantit la pérennité de la filière du recyclage.

En conclusion, vous l'aurez compris, la REP sur les DEEE constitue à mon sens une référence, puisqu'elle fut la première responsabilité élargie du producteur à concerner les produits recueillis dans les déchetteries. Ce n'est que depuis quelques mois que le système a été étendu aux déchets d'éléments d'ameublement et aux déchets d'activités de soins à risques infectieux ; on en parle depuis plusieurs années, mais la mise en œuvre semble soulever quelques difficultés. Je profite d'ailleurs de ce débat pour vous demander, madame la ministre, de faire un point sur l'état d'avancement de ces nouvelles filières.

S'agissant de la présente proposition de loi, je vous confirme que le groupe centriste la votera à l'unanimité. (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC et de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE et du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Esther Sittler.

**Mme Esther Sittler.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous sommes aujourd'hui appelés à discuter de la 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, déposée par notre collègue Gérard Miquel. Je tiens à féliciter notre collègue de cette initiative, qui fait suite aux amendements de tous bords déposés au Sénat dans le cadre de l'examen des projets de loi de finances.

Il s'agit d'une proposition éminemment consensuelle – cela a déjà été souligné –, à laquelle mes collègues du groupe UMP et moi-même ne pouvons qu'adhérer. Si la législation actuelle ne fixe aucune limite dans le temps à l'éco-contribution, elle ne prévoit sa répercussion dans le prix de vente avec affichage obligatoire du montant que jusqu'au 13 février 2013, c'est-à-dire jusqu'à demain.

Ce dispositif a très largement prouvé son efficacité et son utilité depuis sa mise en place, en 2006. Il est donc urgent de le proroger, car il serait regrettable d'interrompre les efforts accomplis. Selon une étude de l'ADEME parue en octobre dernier, près de 1 800 000 tonnes de DEEE, ménagers et professionnels confondus, ont été collectées entre 2006 et 2011. La collecte des seuls déchets ménagers est en constante augmentation : plus 7 % pour la seule année 2011. Avec 6,9 kilogrammes par habitant collectés en 2011, l'objectif de collecte de 4 kilogrammes par habitant au 31 décembre 2006, qu'avait fixé la directive DEEE, est dépassé au niveau national. Il ne s'agit toutefois que d'un premier pas, puisque l'objectif est de parvenir à 10 kilogrammes en 2014 et 14 kilogrammes en 2019. Nous en sommes encore très loin !

En outre, la persistance de stocks importants de déchets historiques, qui sont très longs à écouler – leur rythme de décroissance est estimé à 5 % par an –, constitue une autre raison importante de reporter l'échéance actuelle. Il est enfin indispensable de consolider la filière du recyclage, qui n'a pas encore atteint sa phase de maturité, notamment en termes d'amortissement des installations.

Un large consensus se dégage en faveur du vote de la présente proposition de loi. Il n'en demeure pas moins que le débat sur l'éco-participation doit nous conduire à poser un certain nombre de questions non résolues par ce texte.

La REP a deux objectifs principaux : le transfert en amont de la responsabilité de la collecte et de la valorisation de certains déchets des collectivités vers les producteurs ; l'incitation à la prise en compte des aspects environnementaux par les producteurs dans le cadre de l'éco-conception des produits.

S'agissant du premier objectif, l'étude de l'ADEME montre très clairement que le tonnage collecté par point de collecte est relativement faible dans la distribution, comparé aux résultats obtenus par les collectivités locales. Le taux de recyclage est de 27 % dans la distribution, contre 67 % dans les collectivités locales. Ce taux descend même à 13 % pour les entreprises de distribution par Internet. Madame la ministre, que comptez-vous faire pour contraindre les distributeurs à mieux respecter leur obligation de reprendre gratuitement les produits équivalents ?

S'agissant de l'éco-conception, force est de constater que la marge de progression est énorme. En effet, selon certaines études – elles sont trop peu nombreuses en France –, la durée de vie des appareils électroménagers serait en moyenne de 6 à 9 ans, contre 10 à 12 ans il y a une dizaine d'années. Outre l'hypothèse d'une obsolescence programmée par les constructeurs, on peut mettre en avant la baisse des prix des appareils de bas de gamme, rendue possible par la fabrication de produits non réparables ou qu'il est moins rentable de faire réparer que de remplacer par un produit neuf.

En outre, quelle que soit la qualité de fabrication, la plupart des garanties proposées par les constructeurs sont limitées à deux ans, ce qui dissuade les consommateurs de faire réparer leurs appareils une fois cette période écoulée. Madame la ministre, ne conviendrait-il pas de renforcer l'information des consommateurs sur la durée de vie des appareils qu'ils achètent, voire de moduler l'éco-participation en fonction de critères relatifs à cette durée de vie ? Ne faudrait-il pas également engager une politique de soutien au secteur de la réparation ?

Je souhaiterais enfin attirer votre attention sur le taux de collecte des gros appareils électroménagers, qui est le seul à ne pas être en hausse. On assiste en effet à des pillages de déchetteries et au vol d'équipements usagés sur la voie publique avant enlèvement par les encombrants, en vue de la récupération des métaux. Pourriez-vous, madame la ministre, nous indiquer les mesures que vous entendez prendre pour lutter contre cette filière parallèle illégale ?

Je vous remercie de nous éclairer sur ces différents points. Quoi qu'il en soit, je voterai bien évidemment, comme mes collègues du groupe UMP, cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi qu'au banc des commissions.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Delphine Batho, ministre.** Je souhaite répondre sur un certain nombre de points qui ont été abordés.

Monsieur Requier, vous avez évoqué, comme certains de vos collègues, l'obsolescence programmée, qui pousse évidemment à la surconsommation. Des réflexions sont en cours ; nous en aurons également dans le cadre des travaux sur l'économie circulaire que j'ai annoncés tout à l'heure.

Néanmoins, un mécanisme nous permet d'ores et déjà d'être un peu incitatifs : le bonus-malus, sujet qui viendra demain en discussion au Sénat s'agissant de l'énergie. Un tel dispositif sur le barème des filières REP existe déjà ; il permet, par exemple, l'application d'un malus de 100 % à un chargeur de portable qui n'est pas universel, tandis qu'un produit qui n'intègre pas de composants difficiles à recycler en fin de vie peut se voir appliquer un bonus de 20 %.

À l'heure actuelle, une réflexion est menée par les acteurs de la filière sur des critères de bonus-malus spécifiquement liés à la durée de vie des produits. C'est l'un des leviers qui doivent pouvoir être mieux mobilisés.

Monsieur Dantec, vous avez, à juste titre, souligné l'importance des enjeux financiers pour les collectivités. De même, la résorption des filières illégales, qui viennent également d'être évoquées, est un enjeu économique majeur, en raison des incidences sur l'emploi. Nous avons lancé une première action, en compagnie de Manuel Valls, notamment, sur les centres de traitement qui font concurrence aux centres de traitement des véhicules hors d'usage.

Cette mobilisation s'est traduite par des opérations de contrôle menées par les forces de l'ordre, avec les inspecteurs des installations classées, qui ont abouti à la fermeture de sites de décharge illégale. La même exigence doit s'appliquer à toutes les filières, afin d'y développer les emplois et la professionnalisation.

La question des terres rares a été évoquée. En coopération avec le Comité des métaux stratégiques, nous envisageons la mise en place d'une obligation de récupération pour certains types de déchets spécifiques qui contiennent beaucoup de ces terres rares, comme les écrans plasma. Nous souhaitons, dans le cadre de l'application de la prochaine directive européenne, qu'un tel dispositif puisse être opérationnel en France, l'enjeu économique étant, là encore, majeur.

Monsieur Filleul, vous avez pointé la nécessité d'une politique volontariste de l'économie circulaire et je vous rejoins complètement sur ce point.

Madame Didier, en tant que présidente du groupe d'études sénatorial sur la gestion des déchets, vous connaissez bien ce sujet. À ce titre, vous avez souligné à juste titre l'importance de la question du réemploi.

Par ailleurs, l'éco-conception doit aujourd'hui faire partie des réflexions en termes d'évolution des normes, ce que j'ai appelé le « levier normatif ».

Enfin, M. Détraigne a souhaité avoir des informations concernant les quatre filières récentes. Les filières « meubles » et « déchets d'activités de soins à risques infectieux », ou DASRI, ont été agréées à la fin de 2012 et sont en cours de déploiement. Par ailleurs, nous souhaitons que la filière sur les déchets diffus spécifiques soit opérationnelle à la fin du premier trimestre 2013. Les décrets dataient du début de l'année 2012. Enfin, s'agissant des bouteilles de gaz, le décret a été pris à la fin du mois de décembre 2012 et nous souhaitons que la filière soit opérationnelle à la fin de 2013. Nous sommes donc en plein déploiement.

Madame Sittler, je vous rappelle que la reprise « un pour un » est une obligation réglementaire. Vous avez raison, il faut renforcer les contrôles de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF, et rappeler aux consommateurs qu'il s'agit d'un droit et d'une obligation.

Il faut également, vous le disiez, améliorer l'information des consommateurs sur la durée de vie des produits. Cela fait partie des enjeux des travaux sur l'affichage environnemental. Je réunirai, lundi, les entreprises qui ont conduit une expérimentation sur la mise en place d'un tel affichage permettant d'informer nos concitoyens de l'empreinte écologique des produits, c'est-à-dire non seulement sur la consommation des ressources ou le bilan carbone, mais aussi sur la durée de vie. Il s'agit d'un des enjeux majeurs de cette réflexion, comme l'atteste l'actualité récente dans le domaine agroalimentaire. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique du texte de la commission.

#### Article unique

- ① I. – L'article L. 541-10-2 du code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° Les troisième et dernier alinéas sont supprimés ;
- ③ 2° À la dernière phrase du quatrième alinéa, le mot : « article » est remplacé par le mot : « alinéa » ;
- ④ 3° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑤ « À compter du 13 février 2013 et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article ainsi que leurs acheteurs successifs font apparaître, jusqu'au consommateur final, sur les factures de vente de tout nouvel équipement électrique et électronique ménager, en sus du prix unitaire du produit, le coût unitaire supporté pour la gestion des déchets collectés sélectivement issus des équipements électriques et électroniques ménagers mis sur le marché avant le 13 août 2005.
- ⑥ « Ce coût unitaire est strictement égal au coût de la gestion desdits déchets. Il ne peut faire l'objet de réfaction. Les acheteurs répercutent à l'identique ce coût jusqu'au client final. Ce dernier en est informé sur le lieu de vente ou en cas de vente à distance, par tout procédé approprié. »
- ⑦ II (*nouveau*). – Le 2° du A de l'article 16 de l'ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 portant simplification, réforme et harmonisation des dispositions de police administrative et de police judiciaire du code de l'environnement est ainsi modifié :
- ⑧ a) Au début du premier alinéa, les mots : « À l'avant-dernier » sont remplacés par les mots : « Au troisième » ;
- ⑨ b) *le b est abrogé.*

**M. le président.** L'amendement n° 1, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Supprimer les mots :

À compter du 13 février 2013 et

La parole est à Mme la ministre.

**Mme Delphine Batho, ministre.** Cet amendement vise à ajuster la date d'application de la proposition de loi en retenant la date de promulgation plutôt que le 13 février 2013.

Le texte, dont je suppose qu'il sera adopté par le Sénat aujourd'hui, est inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale le 13 mars. J'y insiste, il n'y a pas de vide juridique. Certes, il faut pallier un manque juridique qui aurait dû être réparé dans la loi de finances ou même avant, mais l'absence d'obligation n'empêche en rien le dispositif de continuer à s'appliquer dans l'attente de la promulgation de la présente proposition de loi.

Juridiquement, il est préférable de remplacer la date du 13 février 2013 par la date d'entrée en vigueur de la proposition de loi pour éviter que l'on puisse nous reprocher de vouloir appliquer la loi rétroactivement. (*M. le rapporteur approuve.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Houpert, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de cohérence que nous n'avons pas examiné en commission, mais je vois que M. le président de la commission du développement durable opine du chef. Aussi, je propose à notre assemblée d'adopter cet amendement pour permettre à la procédure de suivre son cours sereinement jusqu'au vote conforme de l'Assemblée nationale.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Avant de mettre aux voix l'article unique de la proposition de loi, je rappelle que le vote sur cet article vaut vote sur l'ensemble.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

(*La proposition de loi est adoptée.*)

**M. le président.** Je constate que la proposition de loi a été adoptée à l'unanimité des présents. (*Applaudissements.*)

Mes chers collègues, l'ordre du jour de l'après-midi étant épuisé, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt-deux heures.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante, est reprise à vingt-deux heures.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

6

## COMMUNICATION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

**M. le président.** M. le président du Conseil constitutionnel a informé le Sénat, le mardi 12 février 2013, qu'en application de l'article 61-1 de la Constitution, le Conseil d'État a adressé au Conseil constitutionnel une décision de renvoi d'une question prioritaire de constitutionnalité portant sur l'article Lp. 142-10 du code minier de la Nouvelle-Calédonie (autorisation de travaux et déclarations) (2013-308 QPC).

Le texte de cette décision de renvoi est disponible à la direction de la séance.

Acte est donné de cette communication.

7

## CRÉATION DU CONTRAT DE GÉNÉRATION

### Adoption des conclusions d'une commission mixte paritaire

**M. le président.** L'ordre du jour appelle l'examen des conclusions de la commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant création du contrat de génération (texte de la commission n° 347, rapport n° 346).

Dans la discussion générale, la parole est à Mme Christiane Demontès, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire.

**Mme Christiane Demontès, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voici parvenus au terme de l'examen du projet de loi portant création du contrat de génération, qui a débuté à la fin du mois de décembre à l'Assemblée nationale.

Le Sénat a examiné ce texte en séance publique la semaine dernière et, malgré l'engagement de la procédure accélérée, justifié par la nécessité de combattre sans attendre le chômage qui frappe nos concitoyens, je crois pouvoir dire que le Parlement a pu débattre dans de bonnes conditions de ce texte. Je constate avec satisfaction que les modifications qui lui ont été apportées n'ont pas dénaturé, dans son esprit, l'accord national interprofessionnel du 19 octobre 2012 qui en constitue le fondement.

Je ne reviendrai pas sur le contenu du projet de loi, dont vous connaissez tous désormais l'architecture globale. Je voudrais en revanche évoquer, rapidement, les principaux apports de l'Assemblée nationale et du Sénat, avant de présenter les conclusions de la commission mixte paritaire qui s'est réunie ce matin.

L'Assemblée nationale a tout d'abord précisé le contenu du procès-verbal de désaccord, du diagnostic préalable, des accords collectifs et des plans d'action. Elle a ensuite prescrit le traitement, dans les accords et les plans, de la question des conditions d'emploi des seniors et renforcé les obligations en matière d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de lutte contre les discriminations.

Les députés ont également imposé l'embauche en contrat à durée indéterminée à temps plein pour les jeunes et autorisé, sous conditions, le travail à temps partiel, sans pouvoir descendre en dessous de 80 % du temps de travail hebdomadaire. Les conditions de suppression de l'aide ont en outre été élargies et la transmission des entreprises de moins de cinquante salariés a été facilitée.

Par ailleurs, les députés ont demandé au Gouvernement deux rapports : l'un sur l'application du contrat de génération, l'autre spécifique à l'outre-mer. Ils ont également souhaité éviter que des entreprises ne retardent leurs embauches et ont donc prévu, pour celles qui emploient moins de cinquante salariés, que l'aide porterait sur les recrutements effectués depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Pour ne pas pénaliser les jeunes

de plus de vingt-six ans déjà présents dans les entreprises et qui ont conclu, avant d'atteindre leurs vingt-six ans, un contrat à durée déterminée ou un contrat en alternance, l'Assemblée nationale a aussi prévu que leur recrutement en CDI pourrait se faire dans le cadre du contrat de génération.

Enfin, l'Assemblée nationale a institué, pendant une période de trois ans, un examen professionnel ouvert aux contrôleurs du travail pour accéder au corps des inspecteurs du travail.

J'en viens maintenant aux principales modifications apportées par le Sénat, que l'on peut résumer en cinq thèmes : la promotion du dialogue social, le renforcement du contenu des accords et des plans d'action, la clarification des conditions d'éligibilité aux aides financières, l'information du Parlement et la suppression de dispositions inutilisées.

En premier lieu, le Sénat a souhaité promouvoir le dialogue social dans l'entreprise en restreignant les possibilités de recourir au plan d'action unilatéral de l'employeur. Désormais, le procès-verbal de désaccord doit être signé avec les délégués syndicaux, s'ils sont présents dans l'entreprise, ou avec les membres des institutions représentatives du personnel, si des négociations ont été engagées avec eux, dans le cadre dérogatoire prévu par le code du travail.

En deuxième lieu, notre assemblée a renforcé le contenu des accords et plans d'action du contrat de génération sur quatre points.

Tout d'abord, les diagnostics doivent évaluer la mise en œuvre des accords « seniors » de 2009. En effet, pourquoi faire comme s'ils n'avaient pas existé ? À mon sens, le Sénat a réalisé une avancée intéressante sur ce point. Ensuite, les accords et plans d'action doivent comporter des engagements pour les jeunes les moins qualifiés et attacher une attention particulière à la formation des référents et des salariés âgés. Par ailleurs, ils assureront la réalisation des objectifs de lutte contre les discriminations non seulement à l'embauche, mais aussi durant le déroulement de la carrière des salariés. Enfin, ces documents traiteront obligatoirement de l'amélioration des conditions de travail des salariés âgés et de la prévention de la pénibilité.

L'Assemblée nationale avait introduit une négociation obligatoire sur le thème, plus restreint, des conditions d'emploi des salariés âgés, ce qui constituait déjà une avancée. Constatant que les accords « seniors » de 2009 avaient peu traité la question des conditions de travail, la commission des affaires sociales du Sénat a souhaité maintenir cette obligation, tout en reprenant fidèlement les termes mêmes de l'accord national interprofessionnel.

En troisième lieu, le Sénat a clarifié les conditions d'éligibilité à l'aide financière de l'État, afin de donner toutes ses chances au lancement du dispositif dès le mois de mars. Ainsi, pour la catégorie de postes sur laquelle est prévue l'embauche, l'aide sera interdite si l'entreprise a procédé, au cours des six derniers mois, à un licenciement économique. En revanche, pour le poste sur lequel est prévue l'embauche, les règles seront plus sévères : l'aide ne pourra être accordée si l'employeur a procédé à un licenciement pour un motif autre que la faute grave, la faute lourde ou l'inaptitude. Autrement dit, l'aide sera interdite, par exemple, en cas de licenciement économique ou pour faute simple.

Notre commission des affaires sociales avait également souhaité interdire l'aide si une rupture conventionnelle intervenait sur le poste concerné six mois avant l'embauche d'un

jeune ou d'un senior. Contre l'avis de la commission, le Sénat a supprimé cette interdiction la semaine dernière en séance publique, je reviendrai tout à l'heure sur ce point.

Par ailleurs, notre assemblée a précisé que le montant de l'aide est calculé au prorata de la durée hebdomadaire du travail des salariés du binôme.

En quatrième lieu, le Sénat a souhaité que le Gouvernement rende un rapport unique et annuel au Parlement sur l'application du contrat de génération, rapport qui comprendra notamment une analyse spécifique des départements et régions d'outre-mer. Ce rapport évaluera en outre l'opportunité, trois ans après la promulgation de la loi, de modifier les bornes d'âge fixées pour bénéficier du contrat de génération et d'instaurer une pénalité à l'encontre des entreprises de cinquante salariés à trois cents salariés non couvertes par un accord d'entreprise ou un plan d'action.

Enfin, la commission des affaires sociales a supprimé un dispositif d'aide à l'emploi des seniors qui, créé par la loi du 9 novembre 2010 portant réforme des retraites, n'a jamais été mis en œuvre, faute de décret d'application.

Au-delà des modifications apportées par notre commission, le Gouvernement a, je le rappelle, souhaité introduire un article additionnel qui prolonge jusqu'au 31 décembre 2013 des exonérations de cotisations sociales concernant le bonus exceptionnel versé aux salariés dans certaines collectivités ultra-marines.

La commission mixte paritaire, qui s'est réunie ce matin, a abouti à un accord, et dans de bonnes conditions. Dans un climat de dialogue très constructif avec nos collègues députés, et je tiens tout particulièrement à saluer ici le travail du rapporteur de l'Assemblée nationale, M. Christophe Sirugue, nous sommes parvenus à un accord qui nous satisfait pleinement sur tous les points qui restaient en discussion.

Nous avons tout d'abord souhaité renforcer la prise en compte des questions d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et favoriser ainsi la réalisation des objectifs qui devront être fixés dans les accords. C'est pourquoi le diagnostic préalable devra s'appuyer sur les objectifs et les mesures définis dans le cadre de la négociation obligatoire d'entreprise ou de branche sur le sujet.

En ce qui concerne, ensuite, les jeunes les moins qualifiés, une attention particulière devra leur être accordée dans le cadre du plan de formation de l'entreprise. Je le rappelle, les jeunes embauchés dans le cadre du contrat de génération ne sont pas soumis au régime des contrats aidés, ils sont des salariés comme les autres et bénéficient, à ce titre, du plan de formation de l'entreprise. *(M. le ministre approuve.)*

**M. Claude Jeannerot.** Très bien !

**Mme Christiane Demontès,** *rapporteur.* Je l'avais déjà dit et répété, mais ce point me paraît important, monsieur le ministre !

Il nous a donc paru nécessaire d'inciter les partenaires sociaux dans l'entreprise ou la branche à mieux traiter la formation des jeunes peu qualifiés.

Nous sommes revenus, par ailleurs, sur les règles d'interdiction de l'aide. Si les deux rapporteurs souhaitaient réintroduire la rupture conventionnelle comme facteur entraînant l'inéligibilité à l'aide, la question de la portée de cette interdiction restait ouverte. Après un long débat au cours duquel

toutes les sensibilités politiques ont pu s'exprimer, la position de compromis restaurant les dispositions adoptées par notre commission des affaires sociales a finalement été retenue.

L'aide ne sera donc pas accordée lorsque l'entreprise a procédé, au cours des six derniers mois, à une rupture conventionnelle sur le poste pour lequel un recrutement dans le cadre du contrat de génération est envisagé.

Dans un souci de cohérence, la date de déclenchement de l'aide a été harmonisée entre les accords collectifs et les plans d'action : l'aide sera versée à compter de la date de leur transmission à l'autorité administrative.

Enfin, pour tenir compte de la remarque judicieuse formulée par notre collègue Isabelle Pasquet lors de l'examen du texte la semaine dernière, un amendement rédactionnel à l'article 6 a été adopté afin de dissiper tout malentendu éventuel sur les modalités d'application du contrat de génération outre-mer. Comme ces modalités seront bien les mêmes qu'en métropole, le rapport annuel demandé au Gouvernement devra s'attacher à présenter « l'application du dispositif » dans ces territoires.

Vous l'avez compris, mes chers collègues, le texte adopté ce matin en commission mixte paritaire n'a pas modifié l'esprit du texte retenu par notre commission des affaires sociales, enrichi au cours du débat en séance publique.

Le contrat de génération sera bientôt sur les rails. Il sera un outil dans la lutte pour l'emploi que mène le Gouvernement. Dans le contexte actuel, caractérisé par un taux de chômage élevé, il redonnera de l'espoir aux jeunes comme aux salariés âgés et permettra aux entreprises d'avancer dans les domaines de la transmission des savoirs et des compétences et, plus globalement, de la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Michel Sapin, ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social.** Monsieur le président, madame la rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, nous venons d'entendre une présentation particulièrement complète des discussions qui ont eu lieu aussi bien à l'Assemblée nationale qu'au Sénat ou lors de la réunion de la commission mixte paritaire. Je n'interviendrai donc que quelques minutes, et pour saluer le travail ainsi réalisé.

J'ai apprécié les conclusions de la commission mixte paritaire et le consensus qui a pu être trouvé entre les deux chambres. Je pense que l'équilibre atteint est le bon. En effet, s'il faut nous prémunir contre tout risque de détournement du dispositif, il aurait été un peu disproportionné d'interdire l'embauche d'un jeune en contrat de génération aux entreprises ayant eu recours à un licenciement sur un tout autre poste que celui pour lequel l'embauche est envisagée.

Il me paraît également difficile d'avoir une lecture univoque de la rupture conventionnelle. Certes, il est plus que probable que certaines ruptures conventionnelles surviennent à l'initiative de l'employeur, mais on ne peut les assimiler purement et simplement à des licenciements. C'est donc à juste titre que l'interdiction a été resserrée et limitée au poste sur lequel a lieu l'embauche du jeune.

La DARES, la Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques, termine actuellement une enquête quantitative précise sur les ruptures conventionnelles

pour préparer le bilan de l'accord national interprofessionnel de 2008, qui a créé ce nouveau mode de rupture. Ce bilan doit être réalisé par les partenaires sociaux au printemps prochain.

**M. Jean Desessard.** Très bien !

**M. Michel Sapin, ministre.** Ils se réuniront spécifiquement pour procéder à cette étude et à ce bilan.

**M. Jean Desessard.** Absolument !

**M. Michel Sapin, ministre.** Nous pourrions alors discuter ensemble ici même des évolutions éventuelles à apporter au dispositif relatif aux ruptures conventionnelles.

À l'issue du vote, le contrat de génération pourra donc voir le jour rapidement.

Nous compterons ensuite sur vous tous pour faire vivre le contrat de génération.

**M. Jean Desessard.** Nous sommes là ! (*Sourires.*)

**Mme Françoise Laborde.** On le sait ! (*Nouveaux sourires.*)

**M. Michel Sapin, ministre.** Pour faire vivre le dispositif, mesdames, messieurs les sénateurs, il faudra le faire connaître en expliquant aux chefs d'entreprises de plus de trois cents salariés qu'ils vont devoir engager une négociation et à ceux de moins de trois cents salariés qu'ils pourront bénéficier d'une aide. Un site internet, qui devrait être accessible à la fin du mois, retracera toutes les modalités concrètes de mise en œuvre.

Je vous encourage également à faire vivre l'esprit du contrat de génération car, derrière le dispositif, il y a des valeurs.

Première valeur, la confiance dans la jeunesse : l'objet du contrat de génération est de donner une chance aux jeunes en contrat en durée indéterminée, sans leur faire subir des périodes d'essai à rallonge, et leur donner ainsi accès à l'autonomie et leur place dans l'entreprise et dans la société, car celle-ci s'acquiert très largement par le travail

Deuxième valeur, l'inclusion des anciens et la préservation de leurs expériences. C'est la richesse de notre société et, souvent, de nos entreprises. J'insiste sur l'importance de la transmission et des liens intergénérationnels. Nos seniors, qui ont souvent le même âge que nous (*Sourires.*), sont soucieux de ne pas voir une vie de travail s'évaporer, tout en ayant également envie d'apprendre des plus jeunes. L'harmonie entre les générations est un enjeu important dans la gestion des ressources humaines, et le contrat de génération y contribuera.

Enfin, la troisième valeur, c'est la compétitivité des entreprises *via* la promotion du capital humain, plus important encore que le capital financier. La préservation des compétences clés de nos entreprises, dans tous les secteurs, aussi bien dans l'industrie que dans l'artisanat ou l'agriculture, sera déterminante pour le maintien de notre compétitivité et nos capacités d'innovation de demain.

Pour finir, je remercie une nouvelle fois la présidente de la commission des affaires sociales, Mme David, et la rapporteur, Mme Demontès, pour leur grande implication dans cette discussion qui, bien qu'elle ait été rapide du fait de l'engagement de la procédure accélérée, il est vrai justifié par l'urgence du combat contre le chômage, a pu être complète, précise, détaillée et apporter des améliorations significatives au dispositif.

Je voudrais vous remercier également tous ici, quelle que soit la travée sur laquelle vous siégez, car le travail a été collectif. Il a permis d'enrichir le texte, sans perdre de vue ceux pour qui le contrat de génération a été pensé, les plus jeunes, les plus âgés dans l'emploi, ceux pour qui nous sommes aujourd'hui réunis. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean Desessard.

**M. Jean Desessard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame la rapporteur, mes chers collègues, j'ai assisté, moi aussi, à la commission mixte paritaire, ce matin. Nous pouvons, en effet, être satisfaits qu'il n'y ait guère eu de points de divergence – à peine quelques-uns entre la gauche et la droite, mais relativement peu, et quelques-uns aussi entre l'Assemblée nationale et le Sénat. Nous nous sommes mis d'accord, au bout d'un moment, certes - il fallait bien occuper le temps! (*Sourires.*) - mais, globalement, on peut dire qu'il s'est dégagé, en commission mixte paritaire, un accord général sur l'esprit du texte. S'il subsistait peut-être quelques divergences sur le détail de ses modalités de mise en œuvre, le projet de loi a recueilli un accord général, et le groupe écologiste s'en réjouit!

**M. Ronan Kerdraon.** Nous aussi!

**M. Jean Desessard.** En somme, nous nous réjouissons tous! (*Nouveaux sourires.*)

Comme j'ai pu le développer ici même la semaine dernière, nous voyons dans le contrat de génération, nous, écologistes, comme nous tous ici, je le suppose, l'occasion d'une réconciliation intergénérationnelle au sein de l'entreprise, l'occasion d'une intégration des jeunes adultes *via* des emplois stables, l'occasion d'une réelle reconnaissance des seniors dans l'entreprise, en somme, et vous l'avez dit, monsieur le ministre, vous avez même insisté sur ce point, une réconciliation générationnelle dans la société, dès lors que chacune et chacun en est reconnu comme partie prenante, à part entière.

Au sein de l'entreprise, d'abord, le contrat de génération instaure un dialogue. Il rassemble direction et représentants du personnel autour d'un projet commun, celui de la pérennité de l'entreprise, par la mise en valeur des savoirs personnels et des savoirs collectifs de l'ensemble de ses employés.

Valorisant les acquis de l'expérience autant que les nouvelles compétences apportées par les plus jeunes, point sur lequel vous avez également insisté, madame la rapporteur, monsieur le ministre, le contrat de génération favorise la transmission, la continuité et, ce qui est également important, l'innovation.

Pour les plus jeunes, le contrat de génération est, non un contrat aidé, mais un dispositif favorisant leur insertion dans l'entreprise avec un statut et des droits similaires à ceux de leurs nouveaux collègues. C'est donc un contrat à durée indéterminée, ce CDI si difficile à obtenir de nos jours. Je rappelle les chiffres que nous avons cités la semaine dernière : c'est à vingt-huit ans, en moyenne, que l'on décroche, pour les plus jeunes, un CDI, ce contrat qui est pourtant le sésame ouvrant le passage à la vie d'adulte. Il est, en effet, la seule clé permettant d'accéder à un logement, à une offre de crédit, bref, à tout ce qui fait l'indépendance.

On a parlé de temps partiel, mais, je veux le rappeler, le contrat de génération est un contrat à temps complet ou à temps partiel, mais un temps partiel choisi – choisi! – avec un minimum de 80 %. Pas de morcellement de l'activité, pas d'obligation de cumuler les emplois pour pouvoir vivre – ou

plutôt survivre! – pas d'interrogation latente sur ce que l'on fera dans six mois : c'est un contrat à durée indéterminée d'*a minima* 80 %.

Le contrat de génération, c'est enfin un accès immédiat au plan de formation de l'entreprise, à l'instar des autres salariés, mais avec l'accent mis sur le transfert des compétences par ses pairs, qui sont ses collègues les plus anciens dans la structure.

Il a beaucoup été question, s'agissant de l'embauche de ces jeunes, d'un effet d'aubaine pour les entreprises, un effet d'aubaine trop souvent observé pour les contrats aidés.

Mais ici, nous ne sommes pas dans un contrat aidé circonscrit dans le temps. Nous parlons d'embauche en CDI : le contrat signé par le jeune recruté ne s'achève pas avec l'aide.

D'ailleurs, l'aide doit davantage être considérée, vous l'avez dit la semaine dernière, monsieur le ministre, comme une incitation. Nous en avons parlé, si effet d'aubaine il y a, ce serait plutôt un effet d'aubaine positif!

En effet, le soutien financier apporté aux plus petites entreprises peut être pour celles-ci le coup de pouce bienvenu leur permettant de transformer, dès l'embauche, un projet de CDD en CDI. Ainsi, cette aide financière sécurise le recrutement pour les trois années à venir, l'aide étant renouvelée annuellement pendant cette période.

Le contrat de génération, c'est aussi la reconnaissance de la place des seniors dans l'entreprise. Ce n'est pas rien, quand on sait qu'au-delà des beaux discours les seniors sont généralement ceux dont on se sépare facilement, en considérant qu'ils coûtent trop cher et qu'ils sont rétifs au changement. De surcroît, les seniors, ce sont ceux que l'on ne recrute pas. Les clichés ont la vie dure, on préfère les âges intermédiaires.

Pourtant, nous l'avons dit, les seniors ont un rôle essentiel à jouer dans la transmission des savoirs, des savoirs pratiques aux savoirs être, en passant par les savoirs de l'entreprise.

Oui, monsieur le ministre, oui, madame la rapporteur, oui, chers collègues, nous nous réjouissons de l'adoption de ce projet de loi. Mais je ne peux m'empêcher d'exprimer un regret. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*) Un seul regret, pas plus, madame la rapporteur, monsieur le ministre! (*Sourires.*)

**Mme Christiane Demontès, rapporteur.** C'est normal!

**M. Jean Desessard.** Ce regret tient à une disposition qui a été adoptée ce matin en commission mixte paritaire, confirmant un vote intervenu en séance la semaine dernière.

**Mme Isabelle Debré.** Eh oui!

**M. Jean Desessard.** Mon collègue André Gattolin avait déjà évoqué, mercredi dernier, ce choix de proratiser l'aide en cas de temps partiel.

Pourquoi cette disposition me semble-t-elle dommageable? Elle paraît pourtant simple : l'aide est fixée au prorata du temps travaillé, par exemple 80 %. Mais si nous avons ouvert le dispositif d'aide financière aux recrutements de jeunes en temps partiel, c'était dans la perspective d'un temps partiel « choisi ».

L'article en question précise : « Lorsque son parcours ou sa situation le justifie, le jeune peut être employé en temps partiel avec son accord. » Donc, on le voit bien, il y a un choix personnel en considération d'une situation personnelle, et un plancher est fixé à 80 %.

La suite de l'article se lit ainsi : « La durée hebdomadaire du travail du jeune ne peut alors être inférieure à quatre cinquièmes de la durée hebdomadaire du travail à temps plein. »

Nous ne sommes donc pas dans des contrats précaires, avec des bouts d'heures par-ci par-là ! Il s'agit bien de contrats correspondant à une demande des jeunes eux-mêmes.

Mais qu'apporte la proratisation de l'aide, sinon de la complexité ?

D'abord, le soutien financier diminue : il passe de 2 000 à 1 600 euros, ce qui limite l'intérêt de l'incitation. Mais, surtout, on peut craindre que, au final, cette proratisation ne coûte plus cher. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il va falloir consacrer du temps administratif supplémentaire pour gérer ces différences de traitement, vérifier s'il s'agit d'un temps plein ou d'un temps partiel. De la paperasse, encore de la paperasse, toujours plus de paperasse !

Et que se passera-t-il si le temps de travail évolue au cours des trois ans ? Que se passera-t-il si, à sa demande, le jeune accède à un temps partiel ou si, au contraire, il passe à temps plein ?

Prenons l'exemple d'une jeune maman, ou d'un jeune papa, qui veut avoir son mercredi après-midi libre.

**Mme Christiane Demontès, rapporteur.** Nous préférons l'exemple du jeune papa ! (*Sourires.*)

**M. Jean Desessard.** Soit ! Donc, le jeune papa veut travailler à quatre cinquièmes de temps. Imaginez la gymnastique pour le calcul de l'aide à attribuer entre les mois à temps plein et les mois à quatre cinquièmes... Ce n'est pas sérieux !

Franchement, cette disposition va introduire de la complexité dans un dispositif qui se voulait simple et opérationnel. Sans compter ce qu'elle révèle de la vision du temps choisi. En effet, cette idée de proratiser signifie, en fin de compte, que l'on est contre le temps partiel. Moi, je ne suis pas contre le temps partiel, le temps partiel choisi, s'entend, celui qui permet d'adapter une situation professionnelle à une situation personnelle.

Vraiment, il est dommage de ne pas laisser la possibilité au salarié d'organiser son temps de travail ! D'ailleurs, on pourrait même pousser la réflexion plus loin et se demander si le partage du travail n'est pas remis en cause lorsque l'on ne permet pas le travail à temps partiel. (*M. le ministre s'exclame, ainsi que Mme la rapporteur.*)

Alors, oui, je regrette ces petits comptes d'épicier que l'on a introduits ce matin dans le dispositif, en prévoyant la proratisation de l'aide au temps partiel, au détriment de la simplicité !

Mais, monsieur le ministre, dans votre décret, peut-être laisserez-vous de la souplesse pour permettre de passer aisément d'un quatre cinquièmes à un temps plein...

**Mme Christiane Demontès, rapporteur.** Ne faites pas cela, monsieur le ministre ! (*Sourires.*)

**M. Jean Desessard.** Je l'avais dit à Martin Hirsch, le relevé du RSA par trimestre était une erreur. Des rapports l'ont confirmé par la suite. Cela ne sert donc à rien de complexifier maintenant.

Notre objectif, monsieur le ministre, malgré tout, est de gauche. Disant cela, j'essaie de réfléchir, madame Debré, pour définir ce qu'est un homme, ou une femme, de gauche.

**Mme Isabelle Debré.** Je n'ai rien dit ! Je n'ai pas ouvert la bouche ! (*Rires.*)

**M. Jean Desessard.** Une personne de gauche comme moi, ...

**Mme Isabelle Debré.** Moi, je ne suis pas de gauche !

**M. Jean Desessard.** ... en tout cas, comme je l'entends, ce n'est pas quelqu'un qui se contente de ce qui est fait, non, c'est un homme ou une femme qui, au-delà, cherche ce qu'il y a à faire ! En l'occurrence, notre souci à tous, c'est tout de même le plein emploi. Nous ne nous contentons pas de constater que l'on a créé cent emplois ici, deux cents là ! Notre souci, c'est d'empêcher toute destruction d'emplois. Être de gauche, c'est souhaiter un emploi pour chacun !

Je le répète, notre objectif doit rester le plein emploi. En effet, à conjoncture constante, à nombre d'emplois constant, le dispositif proposé, qui coûte cher, risque de se traduire par un jeu de chaises musicales au terme duquel on aura finalement favorisé les plus jeunes et les plus anciens au détriment des tranches d'âge intermédiaires, qui se trouveront de ce fait plus durement touchées par le chômage ! Est-ce ce que nous voulons ?...

Ce n'est pas ce que l'on souhaite ! Bien sûr, tout le monde veut que jeunes et anciens aient un emploi, mais cela ne doit pas être au prix de l'exclusion du marché du travail des mères de famille de 35 ans, par exemple ! Il ne s'agit pas de mettre en place un jeu de chaises musicales ! Monsieur le ministre, il faudra veiller à ce que le bilan global pour l'emploi soit positif : le dispositif doit avoir un effet catalyseur. Lorsque ce bilan aura été dressé, nous verrons si nous nous inscrivons dans la démarche finlandaise dont Mme la rapporteur nous a parlé.

De même, monsieur le ministre, les contrats de génération ne régleront pas toutes les difficultés que rencontrent les seniors sur le marché de l'emploi. En effet, le contrat de génération ne s'adresse pas directement aux seniors en recherche d'emploi, même s'il est vrai que le dispositif d'aide aux plus petites entreprises a été élargi aux embauches de seniors, et ne porte plus seulement sur le maintien de ceux-ci dans l'emploi.

Le décrochage du taux d'emploi vers 56 ou 57 ans – c'est-à-dire à un âge inférieur au mien ! (*Sourires.*) – est toujours massif, ce qui est d'autant plus préoccupant que l'âge de la retraite a été repoussé. Il a fait rapidement tomber dans la pauvreté des seniors qui, en outre, ont fait les frais de l'arrêt brutal, en 2011, du dispositif d'allocation équivalent retraite. Le Premier ministre a confirmé son rétablissement partiel au 1<sup>er</sup> mars prochain ; je profite de cette occasion pour redire qu'un rétablissement total serait souhaitable.

En conclusion, nous sommes favorables à ce dispositif intéressant tant par sa dynamique intrinsèque que par celle qu'il insuffle. Il doit accompagner une politique de l'emploi pour tous, dont la mise en œuvre demeure notre objectif commun, sur quelques travées que nous siégeons. Le contrat de génération est un outil pertinent ; il le sera d'autant plus qu'il sera associé à d'autres dispositifs de création d'emplois et de vitalisation de l'économie. Je vous remercie de ce premier pas, monsieur le ministre ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Watrin.

**M. Dominique Watrin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame la rapporteur, mes chers collègues, ce projet de loi s'inscrit dans un double contexte : celui de la volonté gouvernementale d'agir contre le chômage, d'une part, celui du respect de l'accord conclu à l'unanimité par les partenaires sociaux, d'autre part.

Ce cadre démocratique fait la force du présent projet de loi, dans la mesure où les dispositions que celui-ci contient ont été adoptées à l'unanimité des organisations représentant les salariés et les employeurs. Il ne transcrit pas, pour autant, un consensus mou : au contraire, il comporte des dispositions innovantes, que nous accueillons favorablement. Comme il l'a fait en première lecture, le groupe CRC votera ce projet de loi.

Si j'insiste sur ce point, c'est parce que, prochainement, nous aurons à débattre de la transposition d'un accord signé par le MEDEF et quelques organisations syndicales minoritaires seulement. Nous voyons mal, pour notre part, comment il pourrait être possible d'envisager de transposer des mesures qui constituent autant de reculs du droit du travail et sont rejetées par deux des principales organisations syndicales de salariés ; nous aurons l'occasion d'en discuter prochainement.

Ce qui nous conduit aujourd'hui à nous prononcer en faveur de l'adoption de ce projet de loi, même si nous avons encore quelques réserves, c'est que nous savons combien le marché du travail français tend à exclure les jeunes et les seniors. En disant cela, je vise, que les choses soient claires, les employeurs qui rechignent à embaucher des jeunes, sauf à les exploiter au moyen de contrats précaires, et n'hésitent pas en outre à licencier les salariés qu'ils estiment trop âgés, au motif qu'ils coûteraient trop cher.

Pour une fois – cela rompt avec la pratique du gouvernement précédent –, un projet de loi a pour objet de lutter contre la précarité sans prévoir d'assouplir les règles protectrices du travail et de réduire les droits des salariés, en accroissant ainsi la précarité que l'on entend combattre ; on ne peut qu'y souscrire.

Oui, nous nous réjouissons que ce projet de loi aborde de face la question de l'accès à l'emploi des jeunes, du maintien dans l'emploi des seniors, et impose le contrat à durée indéterminée à temps plein comme la norme. Les jeunes bénéficiaires des contrats de partenariat pourront enfin commencer à construire une vie autonome.

Bien entendu, il faudrait selon nous aller plus loin, en encadrant, par exemple, le recrutement des stagiaires, qui forment des bataillons de salariés contraints, sous-rémunérés, parfois même non rémunérés. Mais c'est un premier pas, de même que le fait que les salariés les plus âgés ne soient plus pointés du doigt, stigmatisés.

En liant le devenir des jeunes au maintien dans l'emploi des seniors, vous faites la démonstration, monsieur le ministre, que les salariés de plus de 50 ans peuvent être une chance pour l'entreprise. Vous faites de la transmission des savoirs et des compétences un élément de la réussite professionnelle des jeunes. Là encore, ce projet de loi ne réglera pas tout. Il faudrait en effet encadrer plus largement qu'aujourd'hui les conditions de conclusion des ruptures conventionnelles, pour éviter que celles-ci ne soient utilisées trop souvent comme un instrument de licenciement déguisé. Le bilan que vous avez annoncé devrait nous aider à légiférer en ce sens.

Bien entendu, il faudra aussi prendre au plus vite des mesures pour faire cesser l'hémorragie d'emplois – et singulièrement d'emplois industriels – que connaît notre pays. Le Gouvernement a annoncé un projet de loi relatif à la reprise des sites industriels bénéficiaires : nous l'attendons, même si, à nos yeux, l'essentiel reste d'adopter un texte interdisant les licenciements pour motif économique par les entreprises qui versent des dividendes. Il faudrait aussi songer à renforcer considérablement les capacités d'intervention des salariés au sein de leur entreprise.

Je me réjouis également que, sur l'initiative de Mme la rapporteur, ait été introduite une disposition prévoyant que les plans d'action décidés et mis en œuvre de manière unilatérale par les employeurs intègrent impérativement un volet relatif à la pénibilité au travail. Mettre la question de la qualité des conditions de travail, de la qualité du travail au cœur du projet d'emploi de l'entreprise est une bonne décision. Ce sujet est d'autant plus important que, lors de la réforme des retraites imposée en 2010 par M. Sarkozy, le gouvernement et la majorité d'alors ont toujours refusé de prendre en compte la reconnaissance de la pénibilité au travail, choisissant de retenir exclusivement l'aspect médical.

Anticiper, dans les entreprises, les adaptations nécessaires pour lutter contre la pénibilité relève de l'intérêt collectif. C'est la raison pour laquelle les partenaires sociaux ont décidé, à juste titre, d'en faire un thème obligatoire des plans d'action. Le Sénat y a veillé lui aussi, et c'est une très bonne chose.

Je me réjouis en outre que le texte issu de la commission mixte paritaire ait conservé, s'agissant de la formation des jeunes, la rédaction résultant de l'adoption de l'un de nos amendements. Comme tous les autres salariés, les jeunes ne seront pas tenus de réaliser en dehors du temps de travail des actions de formation professionnelle, habituellement effectuées pendant le temps de travail. Cette rédaction nous rassure.

Nous nous félicitons que la commission mixte paritaire ait maintenu notre amendement prévoyant que le montant de l'aide sera calculé au prorata de la durée hebdomadaire du travail des salariés. Nous divergeons, sur ce point, avec le groupe écologiste,...

**M. Jean Desessard.** Eh oui !

**M. Dominique Watrin.** ... mais il n'y a là rien que de très normal : si nous étions d'accord sur tout, nos débats seraient un peu monotones ! (*Sourires.*) Je ne vois pas en quoi cette disposition serait source de complexité. Pour le groupe CRC, le fait qu'une loi dispose que la norme est le CDI à temps plein représente une avancée. Les salariés comprennent parfaitement de quoi il s'agit ! Encore récemment, j'ai rencontré, dans mon département, des salariés d'une association à but non lucratif d'aide à domicile : sur 895 salariés, seulement 90 sont employés sous contrat à durée indéterminée à temps plein, tous les autres travaillant à temps partiel... Je ne sais pas si l'on pourra s'accommoder longtemps encore d'un tel degré de précarité de l'emploi dans notre pays.

Enfin, les aides prévues par ce projet de loi, il faut le souligner, ne prendront pas la forme d'une exonération de cotisations sociales. Nous l'avons déjà dit à l'occasion de l'examen d'autres textes, et c'est là un point très important : nous considérons qu'il n'appartient pas à la sécurité sociale de financer, de surcroît à crédit, des politiques industrielles et d'emploi qui relèvent de la seule compétence du Gouvernement.

Bien entendu, ce projet de loi aurait pu être encore plus ambitieux et audacieux. Disant cela, je pense en particulier au débat que nous avons eu sur la conditionnalité des aides aux licenciements selon les postes ou les catégories de postes : la commission mixte paritaire a retenu la disposition adoptée par la commission des affaires sociales, que nous jugions pour notre part trop restrictive. Dans le même temps, toutefois, elle a réintroduit la référence aux ruptures conventionnelles, ce qui était souhaitable quand on sait comment celles-ci peuvent être détournées pour masquer des licenciements.

Nous serons naturellement vigilants sur les conditions de mise en œuvre de ces contrats de génération, et le rapport annuel sera à cet égard un outil précieux.

Pour autant, ce dispositif ne sera qu'une arme de plus pour lutter contre le chômage. Nous considérons pour notre part qu'il faut renforcer la capacité d'action des pouvoirs publics en prenant des mesures structurelles à même de garantir l'emploi sans dégrader les salaires ni réduire les droits des salariés.

Nous devons faire en sorte, je le redis aujourd'hui, que la finance, qui domine trop souvent l'économie réelle, cède un peu de son pouvoir afin que l'emploi soit mieux pris en compte, que nos industries, notre économie puissent se redévelopper, au lieu de régresser.

Le groupe CRC votera ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. Jean Desessard.** Je n'ai rien à ajouter, à un détail près ! (*Sourires.*)

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Marseille.

**M. Hervé Marseille.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme nous pouvions nous y attendre, la commission mixte paritaire, réunie ce matin, n'a pas fondamentalement transformé le texte issu de nos travaux. Notre vote ne se trouvera donc pas non plus bouleversé.

Nous tenons à saluer deux avancées sanctionnées par la commission mixte paritaire. Elles sont encore trop timides, mais, portant sur des aspects clés du dispositif, elles n'en méritent pas moins d'être relevées.

La première avancée concerne la formation.

En première lecture, sur cette question à nos yeux déterminante, un amendement du groupe UDI-UC aux termes duquel les engagements de l'accord collectif en matière de formation devront être spécifiquement orientés en direction des jeunes les moins qualifiés a été adopté. Bien qu'ayant modifié son insertion dans le projet de loi, la commission mixte paritaire a heureusement maintenu cette mesure.

Comme vous le savez, monsieur le ministre, en matière de formation, nous aurions souhaité aller beaucoup plus loin. Selon nous, de même que les emplois d'avenir auraient dû être réservés aux seuls jeunes non diplômés et obligatoirement assortis d'une formation de base, les contrats de génération auraient dû être réservés aux seuls jeunes faiblement qualifiés et obligatoirement assortis d'une formation qualifiante et diplômante d'approfondissement.

Monsieur le ministre, ce n'est pas le choix que vous avez fait. Avec la seule garantie offerte par le maintien de notre amendement, on est encore loin de ce que nous souhaitons, mais il s'agit tout de même d'une avancée en ce sens.

La seconde avancée que nous voulons saluer concerne la transmission des savoirs.

En vertu du texte issu de la commission mixte paritaire, les futurs accords collectifs relatifs au contrat de génération comprendront un volet « transmission des savoirs et des compétences ».

Il s'agit là d'une précision très importante, dans la droite ligne de certains de nos amendements, qui répond à la préoccupation primordiale de bien déterminer la fonction des salariés seniors dans le dispositif.

C'est la question de la définition et de la nature même du contrat qui se trouve posée. En effet, l'une des principales craintes que l'on peut exprimer à son endroit est qu'il n'ait de générationnel que le nom. Tel semblait être le cas avant la commission mixte paritaire, puisque le lien unissant le jeune embauché et son « binôme » senior n'était en rien explicité par le texte dans sa version initiale, ce à quoi a remédié l'amendement susmentionné.

Il s'agit donc bien à nos yeux d'une avancée, mais elle est encore timide. Nous aurions souhaité aller plus loin en explicitant dans la loi même le rôle du senior accueillant et, si cet acteur est distinct du premier, celui du senior justement chargé de la transmission des savoirs et des compétences. Il reviendra donc à l'accord collectif de le faire. Ce n'est pas, selon nous, la meilleure garantie, mais c'est mieux que rien. Au moins la commission mixte paritaire aura-t-elle pris en compte ce qui nous semblait être une faiblesse majeure du dispositif initial.

Le texte comporte donc deux avancées, insuffisantes à nos yeux mais notables, car porteuses d'espoir. En effet, associées aux deux caractéristiques centrales du dispositif, elles conduiront peut-être les contrats de génération à créer de l'emploi.

Ces deux caractéristiques sont les suivantes.

En premier lieu, comme son nom l'indique, le contrat de génération a vocation à dépasser le clivage générationnel qui sclérose théoriquement le marché du travail. La définition du rôle du senior partie au binôme y aidera.

En second lieu, et c'est à nos yeux fondamental, le contrat de génération s'adresse au secteur marchand, c'est-à-dire au secteur productif, au secteur qui forme réellement au monde du travail et est susceptible de produire des emplois pérennes. En cela, sa philosophie est aux antipodes de celle des emplois d'avenir parapublics.

Orientation vers le secteur marchand et, grâce au maintien de notre amendement, garantie d'une formation minimale pour les moins qualifiés : voilà de quoi effectivement créer de l'emploi.

Pour toutes ces raisons, bon nombre des membres du groupe UDI-UC voteront ce texte.

Cependant, la CMP n'a, hélas ! pas apporté que des choses positives. Nous regrettons qu'elle ait réintroduit la rupture conventionnelle homologuée intervenue dans les six mois précédant l'embauche du jeune dans la même catégorie professionnelle sur la liste des éléments privant l'entreprise du bénéfice de l'aide.

En première lecture, nous nous sommes abondamment exprimés sur cette question. La solution retenue ne nous semble pas des plus pertinentes.

D'une part, la rupture conventionnelle peut, par définition, être le fait du salarié, celui-ci souhaitant par exemple changer d'emploi. Dans ce cas, on ne voit vraiment pas pourquoi l'entreprise s'en trouverait pénalisée.

D'autre part, cette disposition rompt avec la philosophie même de la rupture conventionnelle, supposée être décidée d'un commun accord. Il s'agit d'un dispositif de pacification des rapports sociaux en entreprise : y recourir ne devrait, encore une fois, pas conduire cette dernière à être sanctionnée.

Par-delà la question de la rupture conventionnelle, la commission mixte paritaire a élaboré un texte devant lequel il est encore permis de rester circonspect, qu'il s'agisse de la formation ou du lien intergénérationnel.

Sur ces deux points, en dépit des timides avancées que nous avons saluées, nous pouvons craindre que l'effet d'aubaine ne joue à plein.

De plus, les contrôles *a priori* systématiques de l'administration qui jalonnent la procédure d'établissement du contrat de génération, ainsi que l'alternance de la carotte et du bâton – l'aide financière ou la sanction –, en fonction de la taille de l'entreprise, manifestent une nostalgie de l'économie administrée avec laquelle nous ne pouvons être en phase.

Plus globalement, c'est le plan général que vous proposez pour « inverser la courbe du chômage en 2013 » dont nous doutons sérieusement. Outre les contrats de génération, ce plan repose sur deux piliers : l'emploi public, avec les emplois d'avenir, et la lutte contre le chômage, avec le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi, le CICE.

Cela conduira l'autre moitié des membres de mon groupe à s'abstenir sur ce texte : à s'abstenir, et non pas à voter contre, parce que, dans la situation actuelle, nous ne souhaitons pas nous opposer à une mesure susceptible d'aider un certain nombre de personnes à accéder à l'emploi ou à s'y maintenir.

Monsieur le ministre, en conclusion, permettez-moi un mot sur le rôle du Parlement. Ce rôle est très sérieusement remis en cause par ces lois qui sont la transcription d'accords nationaux interprofessionnels. La question se reposera très prochainement avec le texte relatif à la sécurisation des parcours professionnels.

L'enjeu est le suivant : comment concilier démocratie sociale et démocratie parlementaire ? Comment respecter les partenaires sociaux sans faire des assemblées de simples chambres d'enregistrement ?

Aujourd'hui – et ce sera apparemment encore plus vrai demain –, vous répondez à ces questions en limitant substantiellement la marge d'amendement parlementaire. C'est votre choix, il peut se défendre. Mais, tout de même, dans ce contexte, est-il bien respectueux du Parlement d'en profiter pour, de surcroît, faire passer des cavaliers aussi énormes que ceux qui ont été insérés dans le présent texte ?

Il en est ainsi de l'article 5 *bis* sur la transformation de postes de contrôleur du travail en postes d'inspecteur du travail, ces fonctions n'étant absolument pas concernées par le contrat de génération. Le cas de l'article 8, qui proroge les exonérations de charges pour prime annuelle aux salariés outre-mer, est encore plus flagrant. Monsieur le ministre, nous tenions à souligner ces incohérences. (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC et de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Françoise Laborde.

**Mme Françoise Laborde.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la situation de l'emploi en France est particulièrement alarmante. Le mois de décembre dernier a ainsi été le vingtième mois consécutif de hausse du

chômage. Pour stopper cette hémorragie incessante, le Gouvernement a décidé de faire de la bataille pour l'emploi une priorité absolue.

Monsieur le ministre, depuis votre prise de fonction, vous mettez en place toute une série de mesures destinées à favoriser l'emploi des exclus du monde du travail. Je pense tout d'abord aux emplois d'avenir, dispositif que nous avons adopté il y a quelques mois. Ils permettront d'ouvrir de véritables perspectives d'avenir à tous les jeunes non qualifiés, frappés de plein fouet par la crise, qui se trouvent dans une situation très difficile.

Avec les contrats de génération, aujourd'hui, nous allons faire d'une mesure phare du candidat François Hollande une réalité. Pour la première fois, nous traitons en même temps deux problématiques : le chômage des jeunes et le faible taux d'activité des seniors.

Enfin, très prochainement, nous devrions examiner le projet de loi relatif à la sécurisation de l'emploi, issu de l'accord national interprofessionnel conclu le mois dernier entre certains partenaires sociaux.

L'ensemble de ces textes montre combien le Gouvernement est mobilisé pour inverser la courbe du chômage d'ici à la fin de l'année. Mais cette bataille doit être l'affaire de tous. Elle doit rassembler l'ensemble des forces vives de notre pays et s'appuyer largement sur le dialogue social.

Nous nous réjouissons d'ailleurs, monsieur le ministre, que tous ces dispositifs aient fait en amont l'objet d'intenses concertations avec les organisations salariales et patronales. Cette nouvelle méthode de travail, véritable pilier de la démocratie sociale, mérite d'être de nouveau saluée.

En ce qui concerne le sujet qui nous occupe aujourd'hui, rappelons que le dispositif des contrats de génération a été validé par l'ensemble des partenaires sociaux. Nous aurions pu espérer qu'il recueille, de la même façon, l'adhésion de l'ensemble des parlementaires. Ce n'est malheureusement pas le cas. Pourtant, comment refuser de donner l'impulsion nécessaire à de nouvelles solutions pour l'emploi ?

Nous savons bien que ce dispositif ne résoudra pas à lui seul la question du chômage. Mais, en pleine crise économique, il apparaît comme un outil particulièrement adapté et, surtout, indispensable. Il nous faut tout mettre en œuvre pour combattre le chômage, véritable fléau qui ronge notre société.

Depuis le début de la crise économique, le nombre de demandeurs d'emploi poursuit inexorablement sa progression. Le chômage des 15-24 ans, notamment, a atteint un niveau sans précédent. L'accès à l'emploi leur est devenu très difficile. En cinq ans, le taux de chômage des jeunes actifs a progressé de sept points, soit deux fois plus que le taux global. Au troisième trimestre de 2012, l'INSEE dénombrait 670 000 demandeurs d'emploi de moins de 25 ans. Nous ne pouvons et ne devons pas accepter une telle situation !

Même si le diplôme constitue encore une sorte de rempart contre le chômage, les jeunes diplômés ne sont plus à l'abri. À la joie d'avoir obtenu un diplôme succède bien souvent un sentiment de frustration ! Les jeunes, variable d'ajustement quand l'activité ralentit, enchaînent les périodes de chômage et les embauches à titre précaire : intérim ou CDD de plus en plus courts. Pour reprendre les termes de l'avis du Conseil économique, social et environnemental de septembre 2012, « il est nécessaire de libérer les jeunes du boulet de la précarité ».

Avec les jeunes, les seniors sont parmi les plus touchés par le chômage. Près de 685 000 personnes de plus de 50 ans étaient inscrites à Pôle emploi en octobre dernier. Ce chiffre est d'autant plus inquiétant que les seniors, lorsqu'ils perdent leur emploi, éprouvent de grandes difficultés à en retrouver un autre.

Selon le douzième rapport, de janvier 2013, du Conseil d'orientation des retraites, dans la catégorie des 55-65 ans, seule une personne sur dix inscrites à Pôle emploi en 2010 avait retrouvé un travail en 2011, contre plus d'un tiers chez les 30-49 ans. Nous le savons bien, retrouver un travail à quelques années de la retraite relève du parcours du combattant. Même si les mentalités évoluent, les entreprises préfèrent les jeunes, moins chers et plus malléables. Les seniors peuvent facilement se retrouver en fin de droits et basculer dans la précarité, ce qui les contraint souvent à accepter, eux aussi, des « petits boulots », des CDD ou des missions d'intérim. Ce phénomène est d'autant plus marqué que l'âge de départ à la retraite a été repoussé ; nous avons déjà dénoncé cette évolution à maintes reprises sur ces travées.

Avec les contrats de génération, le Gouvernement met en œuvre une idée à la fois originale et pleine de bon sens : favoriser l'embauche des jeunes en CDI tout en maintenant l'emploi chez les seniors. C'est un pari audacieux, fondé sur la solidarité intergénérationnelle : il nous faut le tenter.

Monsieur le ministre, le dispositif que vous nous proposez constitue un signal fort dans la bataille que nous livrons contre le chômage. Il encourage les entreprises à maintenir les seniors dans l'emploi et à recruter des jeunes en contrat à durée indéterminée, c'est-à-dire à leur offrir une véritable stabilité et des perspectives d'avenir. Loin d'opposer les jeunes et les seniors, votre projet de loi favorise la solidarité entre les générations.

Les travaux menés tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat ont enrichi le dispositif et permis de parvenir à un texte abouti. Je tiens à saluer le travail de la commission, et tout particulièrement l'implication de Mme la rapporteur, Christiane Demontès, ainsi que celle d'Annie David.

Les députés ont notamment imposé le principe de l'embauche à temps plein, autorisé le contrat de génération « transmission » et limité les effets d'aubaine. Le Sénat a, quant à lui, rendu la formation qualifiante obligatoire pour le recrutement de jeunes non diplômés, ce dont nous pouvons nous féliciter. Il a aussi exclu la rupture conventionnelle homologuée de la liste des situations entraînant la suppression de l'aide.

Sur ce dernier point, les sénateurs du RDSE regrettent que la commission mixte paritaire ait choisi, ce matin, de réintroduire ce critère, qui risque, par son côté très restrictif, de constituer un message négatif à l'adresse des entreprises. Nous le redoutons.

La semaine dernière, l'ensemble des membres du RDSE vous avaient apporté leur soutien, monsieur le ministre. Malheureusement, ce soir, parce que la commission mixte paritaire a réintroduit le critère de la rupture conventionnelle, notre collègue Gilbert Barbier s'abstiendra. Les autres membres du groupe, s'ils auraient eux aussi préféré que la CMP ne revienne pas sur ce point avant l'établissement du bilan que vous évoquiez tout à l'heure, maintiendront néanmoins leur position et vous apporteront leur soutien,

un soutien de conviction et d'espérance pour notre jeunesse. (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste, du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Ronan Kerdraon.

**M. Ronan Kerdraon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame la présidente de la commission des affaires sociales, madame la rapporteur, mes chers collègues, aujourd'hui, une nouvelle étape législative a été franchie, s'agissant de la mise en œuvre d'une des promesses du candidat François Hollande – on a pu encore constater, ce matin, que ceux d'entre nous qui siègent du côté droit de cet hémicycle les connaissent presque par cœur ! (*Sourires.*) –, avec l'adoption par la commission mixte paritaire d'un texte pour le projet de loi portant création du contrat de génération. Ce dispositif quitte le champ du Parlement pour entrer dans celui de l'action.

Je veux, à cette tribune, saluer le travail réalisé par les deux rapporteurs de la commission mixte paritaire : Christiane Demontès, pour le Sénat, et Christophe Sirugue, pour l'Assemblée nationale. Tous deux ont su faire preuve d'un réel sens du compromis juste et équilibré, permettant l'adoption d'un texte commun, comme en témoigne d'ailleurs la réintroduction de l'intervention d'une rupture conventionnelle parmi les critères privant l'entreprise du bénéfice de l'aide. À l'instar du Gouvernement, ils ont privilégié l'instauration d'un dialogue riche et constructif.

Pour la première fois en France, et même en Europe, une politique publique de l'emploi essaie de dépasser le clivage quelque peu artificiel entre les jeunes et les seniors. Elle tend à privilégier une vision transversale des âges dans le monde du travail, pour favoriser la transmission des savoirs et des compétences.

Le contrat de génération est un formidable outil qui vient s'ajouter à l'arsenal déjà existant pour gagner la bataille de l'emploi. Il apporte une réponse claire, fondée sur l'indispensable réconciliation des âges et la solidarité entre les générations.

Il faut en finir avec l'opposition entre jeunes et moins jeunes, car un constat s'impose aujourd'hui : le marché du travail est organisé autour d'une seule génération – et encore ! –, celle des actifs âgés de 30 à 45 ans.

Ainsi, 25 % des jeunes sont touchés par le chômage. Certes, les seniors de plus de 55 ans connaissent un taux de chômage relativement faible, puisqu'il s'établit à 6,5 %, mais le problème, pour eux, est de retrouver un emploi ! En effet, les entreprises françaises restent très frileuses quand il s'agit d'embaucher un senior. Comme le disait Normand Rousseau, « quand un fossé trop grand sépare deux générations, il y a toujours une génération qui se retrouve au fond du fossé » !

Le contrat de génération constitue l'un des leviers, l'une des réponses – mais une réponse claire, forte – en vue d'atteindre l'objectif fixé par le Président de la République : inverser la courbe du chômage.

Trois adjectifs, selon moi, peuvent caractériser le contrat de génération : pragmatique, efficace, solidaire.

Par pragmatisme et souci d'efficacité, le dispositif prévoit des modulations en fonction de la taille des entreprises : moins de 50 salariés, entre 50 et 300 salariés, plus de 300 salariés.

Il exprimera son efficacité dans la lutte contre le chômage, mais également contre la précarité des jeunes, en incitant à l'embauche en contrat à durée indéterminée : il faut le

marteler sans relâche. Nous devons parvenir à infléchir les pratiques des entreprises et à faire du contrat à durée indéterminée la norme.

Un autre effet du dispositif est à souligner : la compétitivité des entreprises sera renforcée par une meilleure gestion de la pyramide des âges du personnel.

Le contrat de génération allie le soutien à la compétitivité et le développement des compétences à la nécessaire inclusion des jeunes et des seniors dans l'emploi ; c'est une mesure de création d'emplois, de solidarité intergénérationnelle. Il appelle à un changement de regard : au lieu d'opposer les générations, il les rassemble. La transmission des compétences est un enjeu considérable pour notre société.

Bien entendu, la politique de lutte contre le chômage et pour l'emploi, dont les emplois d'avenir constituaient une première mesure, ne saurait se résumer au seul contrat de génération.

Je veux, ce soir, de nouveau saluer la méthode sur laquelle le Gouvernement fonde depuis dix mois toute son action, à savoir le dialogue.

Ainsi, le dialogue avec les assemblées a prévalu tout au long des débats, en particulier ici au Sénat. Je tiens, monsieur le ministre, à vous en remercier ; nous accueillons avec satisfaction votre annonce sur la rupture conventionnelle.

Le dialogue a également été noué avec les partenaires sociaux. Ce n'était peut-être pas le plus facile, car il a trop longtemps été laissé en jachère pendant ces dix dernières années.

Oui, le dialogue social est parfois difficile, houleux même, mais il n'est pas impossible et, surtout, il est porteur d'avenir, en particulier dans un contexte social et économique comme celui auquel nous sommes confrontés.

Oui, la situation de l'emploi est particulièrement préoccupante. Le chômage a atteint un niveau historique : il touche 10 % de la population active. Toutes les générations perdent confiance en l'avenir. Il fallait donc redonner du sens au travail, et c'est l'un des objectifs du contrat de génération, comme vous l'avez souligné, monsieur le ministre.

Il faut faire de ce dispositif une source de motivation pour tous, en montrant qu'il est profitable à chacun ; en d'autres temps, on aurait parlé de dispositif « gagnant-gagnant ». Il permet au senior de voir son action au sein de l'entreprise prolongée et au jeune d'apprendre en situation, au contact des plus expérimentés. Bref, c'est une sorte de compagnonnage.

Mes chers collègues, le compte est bon et les engagements sont tenus : 500 000 contrats de génération, ce sont 500 000 emplois durables en entreprise pour des jeunes et un nombre bien plus grand encore de seniors confortés dans leur carrière.

Le contrat de génération permettra également un diagnostic et un réexamen des pratiques au sein des entreprises. Chaque entreprise de plus de 50 salariés aura à réaliser un état des lieux de la situation des jeunes et des seniors, ainsi que des savoirs et compétences essentiels. Les métiers dans lesquels existe un déséquilibre hommes-femmes seront identifiés, afin d'y remédier.

Je ne reviendrai pas sur l'intégralité des mesures contenues dans ce texte.

Lors de la discussion générale, la semaine dernière, j'avais souligné l'une des innovations majeures du dispositif : son utilisation pour contribuer à la transmission des petites entreprises et, par conséquent, son effet bénéfique sur le maintien du tissu économique de proximité cher à nos concitoyens.

De nombreux artisans qui, jusque-là, ne trouvaient pas de successeur vont enfin pouvoir passer le relais, et ainsi éviter que le travail de toute une vie ne se perde.

Le dispositif est un outil favorisant la compétitivité des PME : ainsi, les entreprises de moins de 300 salariés, dont les capacités en matière de ressources humaines sont moindres, bénéficieront d'une incitation financière pour s'engager dans le dispositif. En limitant le bénéfice de l'aide aux entreprises de moins de 300 salariés, on évitera les effets d'aubaine.

Quelles sont les clés du succès du contrat de génération ? J'en vois cinq.

Premièrement, les entreprises, en particulier leurs dirigeants, doivent prendre conscience des enjeux liés à la transmission des connaissances. Le savoir-faire des salariés représente un capital irremplaçable pour l'entreprise. Les patrons doivent en être convaincus et inclure cette dimension dans leur stratégie d'entreprise.

Deuxièmement, les *managers* ont un rôle déterminant à jouer dans l'application des contrats de génération. Ils doivent encourager les salariés de différentes générations à coopérer ensemble.

Troisièmement, la transmission doit s'effectuer de manière créative. Elle ne peut pas se borner à la lecture de documents écrits : le jeune et le senior doivent travailler ensemble, se parler, participer aux mêmes réunions, etc. Bref, il faut créer une vraie relation, où la confiance, une fois installée, devient motrice de nouvelles mentalités !

Quatrièmement, l'entreprise doit donner le goût aux seniors de transmettre leurs savoirs. Cela passe par la valorisation de leur expérience et de leurs compétences, par le respect et la reconnaissance de leur travail. Il faudra aussi les rassurer : ce n'est pas parce qu'ils vont former un jeune qu'ils vont être mis à la porte. Par ailleurs, il faut encourager un partage dans les deux sens : le senior transmet au jeune son expérience et le jeune peut le former dans les nouvelles technologies, par exemple.

Cinquièmement, l'État devra être le garant de la bonne utilisation du dispositif.

La mise en place du contrat de génération atteste une nouvelle fois de la mobilisation sans précédent de notre majorité en faveur de l'emploi depuis dix mois : renforcement des équipes de Pôle emploi, pacte pour la croissance, la compétitivité et l'emploi, investissements en faveur de l'innovation, de la croissance, de la recherche, de l'éducation, de la formation... Tout cela grâce, encore une fois, au dialogue social.

Mes chers collègues, en instaurant le contrat de génération, nous nous donnons des armes pour lutter efficacement contre le chômage, redonner à la jeunesse les moyens de décider de son avenir, redresser le pays dans la justice, conforter le rôle social des seniors.

Comme le disait François Mitterrand, « dans les épreuves décisives on ne franchit correctement l'obstacle que de face » : c'est ce que nous vous proposons de faire en votant ce texte. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte élaboré par la commission mixte paritaire.

Je rappelle que, en application de l'article 42, alinéa 12, du règlement, aucun amendement n'est recevable, sauf accord du Gouvernement ; en outre, étant appelé à se prononcer avant l'Assemblée nationale, le Sénat statue d'abord sur les éventuels amendements puis, par un seul vote, sur l'ensemble du texte.

Je donne lecture du texte élaboré par la commission mixte paritaire :

PROJET DE LOI PORTANT CRÉATION DU  
CONTRAT DE GÉNÉRATION

**Article 1<sup>er</sup> (Texte élaboré par la  
commission mixte paritaire)**

- ① Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code du travail est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé est complété par les mots : « et à la gestion des âges » ;
- ③ 1° *bis* L'article L. 5121-7 devient l'article L. 5121-22 ;
- ④ 2° La section 4 est ainsi rédigée :
- ⑤ « Section 4
- ⑥ « **Contrat de génération**
- ⑦ « Art. L. 5121-6. – Le contrat de génération a pour objectifs :
- ⑧ « 1° De faciliter l'insertion durable des jeunes dans l'emploi par leur accès à un contrat à durée indéterminée ;
- ⑨ « 2° De favoriser l'embauche et le maintien dans l'emploi des salariés âgés ;
- ⑩ « 3° D'assurer la transmission des savoirs et des compétences.
- ⑪ « Il est mis en œuvre, en fonction de la taille des entreprises, dans les conditions prévues par la présente section.
- ⑫ « Le contrat de génération est applicable aux employeurs de droit privé ainsi qu'aux établissements publics à caractère industriel et commercial mentionnés à l'article L. 5121-9.
- ⑬ « *Sous-section 1*
- ⑭ « *Modalités de mise en œuvre*
- ⑮ « Art. L. 5121-7. – Les entreprises dont l'effectif est inférieur à cinquante salariés ou qui appartiennent à un groupe, au sens de l'article L. 2331-1, dont l'effectif est inférieur à cinquante salariés bénéficient d'une aide dès lors qu'elles remplissent les conditions prévues aux I à IV de l'article L. 5121-17.
- ⑯ « Art. L. 5121-8. – Les entreprises dont l'effectif est compris entre cinquante et moins de trois cents salariés ou qui appartiennent à un groupe, au sens de

l'article L. 2331-1, dont l'effectif est compris entre cinquante et moins de trois cents salariés bénéficient d'une aide dès lors qu'elles remplissent les conditions prévues à l'article L. 5121-17 et qu'en outre :

- ⑰ « 1° Elles sont couvertes par un accord collectif d'entreprise ou de groupe respectant les dispositions des articles L. 5121-10 et L. 5121-11. Dans les entreprises dépourvues de délégués syndicaux, les accords peuvent être conclus dans les conditions prévues aux articles L. 2232-21 et L. 2232-24 ;
- ⑱ « 2° À défaut d'accord collectif, attesté par un procès-verbal de désaccord dans les entreprises pourvues de délégués syndicaux ou dans lesquelles une négociation a été engagée dans les conditions prévues à l'article L. 2232-21, l'employeur a élaboré un plan d'action dans les conditions prévues à l'article L. 5121-12 ;
- ⑲ « 3° À défaut d'accord collectif ou de plan d'action, elles sont couvertes par un accord de branche étendu conclu dans les conditions prévues aux articles L. 5121-10 et L. 5121-11.
- ⑳ « Art. L. 5121-9. – Les entreprises employant au moins trois cents salariés ou qui appartiennent à un groupe, au sens de l'article L. 2331-1, employant au moins trois cents salariés, ainsi que les établissements publics à caractère industriel et commercial employant au moins trois cents salariés sont soumis à une pénalité, dans les conditions prévues à l'article L. 5121-14, lorsqu'ils ne sont pas couverts par un accord collectif d'entreprise ou de groupe conclu dans les conditions prévues aux articles L. 5121-10 et L. 5121-11 et lorsque, à défaut d'accord collectif, attesté par un procès-verbal de désaccord dans les entreprises pourvues de délégués syndicaux, l'employeur n'a pas élaboré un plan d'action dans les conditions prévues à l'article L. 5121-12.
- ㉑ « *Sous-section 2*
- ㉒ « *Accords collectifs et plans d'action*
- ㉓ « Art. L. 5121-10. – Un diagnostic est réalisé préalablement à la négociation d'un accord collectif d'entreprise, de groupe ou de branche mentionné à l'article L. 5121-11. Il évalue la mise en œuvre des engagements pris antérieurement par l'entreprise, le groupe ou la branche concernant l'emploi des salariés âgés. Il s'appuie sur les objectifs et mesures relatifs à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes mentionnés aux articles L. 2241-3 et L. 2242-5. Le diagnostic est joint à l'accord. Son contenu est précisé par décret.
- ㉔ « Art. L. 5121-11. – L'accord collectif d'entreprise, de groupe ou de branche est applicable pour une durée maximale de trois ans. Il comporte :
- ㉕ « 1° Des engagements en faveur de la formation et de l'insertion durable des jeunes dans l'emploi, de l'emploi des salariés âgés et de la transmission des savoirs et des compétences. Ces engagements sont associés à des objectifs et, le cas échéant, des indicateurs chiffrés, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État. L'accord collectif comporte des objectifs chiffrés en matière d'embauche de jeunes en contrat à durée indéterminée, ainsi que d'embauche et de maintien dans l'emploi des salariés âgés. Il précise les modalités d'intégration, d'accompagnement et d'accès des jeunes, en particulier

- les moins qualifiés, des salariés âgés et des référents au plan de formation mentionné au 1° de l'article L. 6312-1 ainsi que les modalités retenues pour la mise en œuvre de la transmission des savoirs et des compétences ;
- ②6 « 2° Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre des engagements mentionnés au 1°, ainsi que les modalités de suivi et d'évaluation de leur réalisation ;
- ②7 « 3° Les modalités de publicité de l'accord, notamment auprès des salariés.
- ②8 « L'accord collectif d'entreprise, de groupe ou de branche comporte des mesures destinées à favoriser l'amélioration des conditions de travail des salariés âgés et la prévention de la pénibilité.
- ②9 « Il assure, dans le cadre de son objet mentionné à l'article L. 5121-6, la réalisation des objectifs :
- ③0 « a) D'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes dans l'entreprise et de mixité des emplois ;
- ③1 « b) D'égalité d'accès à l'emploi dans le cadre de la lutte contre les discriminations à l'embauche et durant le déroulement de carrière.
- ③2 « L'accord de branche comporte des engagements visant à aider les petites et moyennes entreprises à mettre en œuvre une gestion active des âges.
- ③3 « Un décret en Conseil d'État précise les autres domaines d'action dans lesquels des engagements peuvent être prévus par l'accord collectif.
- ③4 « *Art. L. 5121-12.* – L'élaboration d'un plan d'action est précédée de la réalisation du diagnostic mentionné à l'article L. 5121-10. Ce diagnostic est joint au plan d'action.
- ③5 « Le plan d'action est applicable pour une durée maximale de trois ans et comporte les éléments prévus à l'article L. 5121-11.
- ③6 « L'employeur soumet le plan d'action à l'avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, lorsqu'ils existent.
- ③7 « Le plan d'action, le procès-verbal de désaccord ainsi que l'avis mentionné au troisième alinéa du présent article font l'objet d'un dépôt auprès de l'autorité administrative dans les conditions prévues à l'article L. 2231-6. Le procès-verbal de désaccord est signé par l'employeur et des délégués syndicaux ou, en leur absence, par les représentants du personnel mentionnés à l'article L. 2232-21 avec lesquels une négociation a été ouverte. Il mentionne le nombre et les dates des réunions qui se sont tenues, les points de désaccord ainsi que les propositions respectives des parties.
- ③8 « L'employeur consulte chaque année le comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel, lorsqu'ils existent, sur la mise en œuvre du plan d'action et la réalisation des objectifs fixés.
- ③9 « *Art. L. 5121-13.* – I. – L'accord collectif d'entreprise ou de groupe, ou le plan d'action, et le diagnostic annexé font l'objet d'un contrôle de conformité aux articles L. 5121-10, L. 5121-11 et L. 5121-12 par l'autorité administrative compétente, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.
- ④0 « II. – La conformité de l'accord de branche aux articles L. 5121-10 et L. 5121-11 est examinée à l'occasion de son extension.
- ④1 « *Art. L. 5121-14.* – Lorsque l'autorité administrative compétente constate qu'une entreprise ou un établissement public mentionnés à l'article L. 5121-9 ne sont pas couverts par un accord collectif ou un plan d'action, ou sont couverts par un accord collectif ou un plan d'action non conforme aux articles L. 5121-10, L. 5121-11 et L. 5121-12, elle met en demeure l'entreprise ou l'établissement public de régulariser sa situation.
- ④2 « En cas d'absence de régularisation par l'entreprise ou l'établissement public, la pénalité prévue à l'article L. 5121-9 s'applique. Le montant de la pénalité est plafonné à 1 % des rémunérations ou gains, au sens du premier alinéa de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale ou du premier alinéa de l'article L. 741-10 du code rural et de la pêche maritime, versés aux travailleurs salariés ou assimilés au cours des périodes pendant lesquelles l'entreprise ou l'établissement public n'est pas couvert par un accord collectif ou un plan d'action conforme aux articles L. 5121-10, L. 5121-11 et L. 5121-12 du présent code ou, lorsqu'il s'agit d'un montant plus élevé, à 10 % du montant de la réduction dégressive prévue à l'article L. 241-13 du code de la sécurité sociale, pour les rémunérations versées au cours des périodes pendant lesquelles l'entreprise ou l'établissement public n'est pas couvert par un accord collectif ou un plan d'action conforme aux articles L. 5121-10, L. 5121-11 et L. 5121-12 du présent code. Pour fixer le montant de la pénalité, l'autorité administrative évalue les efforts constatés pour conclure un accord collectif ou établir un plan d'action conforme aux mêmes articles L. 5121-10, L. 5121-11 et L. 5121-12 ainsi que la situation économique et financière de l'entreprise ou de l'établissement public.
- ④3 « La pénalité est recouvrée dans les conditions prévues à la section 1 du chapitre VII du titre III du livre I<sup>er</sup> du code de la sécurité sociale.
- ④4 « Le produit de la pénalité est affecté à l'État.
- ④5 « *Art. L. 5121-15.* – L'entreprise ou l'établissement public mentionnés à l'article L. 5121-9 transmettent chaque année à l'autorité administrative compétente, à compter de la date d'entrée en vigueur de l'accord collectif ou du plan d'action, un document d'évaluation sur la mise en œuvre de l'accord collectif ou du plan d'action, dont le contenu est fixé par décret en Conseil d'État. Ce document est également transmis, d'une part, aux délégués syndicaux et, d'autre part, aux membres du comité d'entreprise ou, à défaut, aux délégués du personnel ou, à défaut, aux salariés.
- ④6 « À défaut de transmission ou en cas de transmission incomplète, l'entreprise ou l'établissement public sont mis en demeure de communiquer ce document ou de le compléter dans un délai d'un mois.
- ④7 « À défaut d'exécution de la mise en demeure, l'autorité administrative compétente prononce une pénalité dont le montant est fixé par décret.
- ④8 « La pénalité est recouvrée dans les conditions prévues à la section 1 du chapitre VII du titre III du livre I<sup>er</sup> du code de la sécurité sociale.
- ④9 « Le produit de la pénalité est affecté à l'État.

- ⑤0 « Art. L. 5121-16. – Les branches couvertes par un accord étendu transmettent chaque année au ministre chargé de l'emploi un document d'évaluation sur la mise en œuvre de l'accord, dont le contenu est fixé par décret en Conseil d'État.
- ⑤1 « Sous-section 3
- ⑤2 « Modalités de l'aide
- ⑤3 « Art. L. 5121-17. – I. – Les entreprises mentionnées aux articles L. 5121-7 et L. 5121-8 bénéficient d'une aide, pour chaque binôme de salariés, lorsqu'elles remplissent les conditions cumulatives suivantes :
- ⑤4 « 1° Elles embauchent en contrat à durée indéterminée à temps plein et maintiennent dans l'emploi pendant la durée de l'aide un jeune âgé de moins de vingt-six ans ou un jeune de moins de trente ans bénéficiant de la reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé. Lorsque son parcours ou sa situation le justifie, le jeune peut être employé à temps partiel, avec son accord. La durée hebdomadaire du travail du jeune ne peut alors être inférieure à quatre cinquièmes de la durée hebdomadaire du travail à temps plein ;
- ⑤5 « 2° Elles maintiennent dans l'emploi en contrat à durée indéterminée, pendant la durée de l'aide ou jusqu'à son départ en retraite :
- ⑤6 « a) Un salarié âgé d'au moins cinquante-sept ans ;
- ⑤7 « b) Ou un salarié âgé d'au moins cinquante-cinq ans au moment de son embauche ;
- ⑤8 « c) Ou un salarié âgé d'au moins cinquante-cinq ans bénéficiant de la reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé.
- ⑤9 « II. – L'aide ne peut être accordée à l'entreprise lorsque celle-ci :
- ⑥0 « 1° A procédé, dans les six mois précédant l'embauche du jeune, à un licenciement pour motif économique sur les postes relevant de la catégorie professionnelle dans laquelle est prévue l'embauche, ou à une rupture conventionnelle homologuée ou à un licenciement pour un motif autre que la faute grave ou lourde ou l'inaptitude sur le poste pour lequel est prévue l'embauche ;
- ⑥1 « 2° Ou n'est pas à jour de ses obligations déclaratives et de paiement à l'égard des organismes de recouvrement des cotisations et des contributions de sécurité sociale ou d'assurance chômage.
- ⑥2 « II bis. – La rupture conventionnelle homologuée du contrat de travail ou le licenciement pour un motif autre que la faute grave ou lourde ou l'inaptitude de l'un des salariés ouvrant à l'entreprise le bénéfice d'une aide entraîne son interruption.
- ⑥3 « III. – Le licenciement pour un motif autre que la faute grave ou lourde ou l'inaptitude d'un salarié âgé de cinquante-sept ans ou plus ou d'un salarié âgé de cinquante-cinq ans ou plus bénéficiant de la reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé entraîne la perte d'une aide associée à un binôme.
- ⑥4 « IV. – Un décret en Conseil d'État définit les cas dans lesquels le départ des salariés mentionnés aux I à III n'entraîne pas la perte d'une aide associée à un binôme.
- ⑥5 « V. – Pour les entreprises mentionnées à l'article L. 5121-8 couvertes par un accord collectif d'entreprise ou de groupe ou par un plan d'action,

l'aide est accordée, après validation par l'autorité administrative compétente de l'accord collectif ou du plan d'action, pour les embauches réalisées à compter de la date de transmission à l'autorité administrative compétente de l'accord collectif ou du plan d'action. Pour les entreprises mentionnées au même article couvertes par un accord de branche étendu, l'aide est accordée pour les embauches réalisées à compter de la date de transmission à l'autorité administrative compétente du diagnostic mentionné à l'article L. 5121-10.

- ⑥6 « Art. L. 5121-18. – Les entreprises mentionnées à l'article L. 5121-7 bénéficient également d'une aide lorsque le chef d'entreprise, âgé d'au moins cinquante-sept ans, embauche un jeune, dans les conditions prévues au 1° du I de l'article L. 5121-17, dans la perspective de lui transmettre l'entreprise.
- ⑥7 « Art. L. 5121-19. – Le versement de l'aide est assuré par l'institution mentionnée à l'article L. 5312-1, selon les modalités prévues au 4° de ce même article.
- ⑥8 « Art. L. 5121-20. – Le comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel, lorsqu'ils existent, sont informés des aides attribuées au titre du contrat de génération dans le cadre du rapport annuel mentionné à l'article L. 2323-47.
- ⑥9 « Art. L. 5121-21. – La durée et le montant de l'aide sont fixés par décret. Le montant de l'aide est calculé au prorata de la durée hebdomadaire du travail des salariés ouvrant droit à cette aide. »

#### Article 1<sup>er</sup> bis (Suppression maintenue)

.....

#### Article 6 (Texte élaboré par la commission mixte paritaire)

- ① À compter du 30 juin 2014, un rapport du Gouvernement est déposé au Parlement, chaque année, sur la mise en œuvre du contrat de génération. Il précise le nombre d'accords d'entreprise, de groupe et de branche conclus, de plans d'action élaborés et d'entreprises n'étant couvertes ni par un accord, ni par un plan d'action. Il évalue le nombre de créations d'emploi qui en résultent. Ce rapport analyse également les difficultés de mise en œuvre rencontrées par les entreprises et l'administration.
- ② Il présente l'application du contrat de génération dans les départements et régions d'outre-mer.
- ③ Trois ans après la promulgation de la présente loi, il évalue l'opportunité de modifier les conditions d'âge pour accéder au dispositif et de mettre en place, dans les entreprises dont l'effectif est compris entre cinquante et moins de trois cents salariés, une pénalité en cas d'absence d'accord d'entreprise ou de plan d'action.

#### Article 7 (Texte élaboré par la commission mixte paritaire)

La section 3 du chapitre III du titre III du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code du travail est abrogée.

**Article 8 (Texte du Sénat)**

- ① I. – Le premier alinéa du II *bis* de l'article 3 de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer est ainsi modifié :
- ② 1° Le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « cinq » ;
- ③ 2° Sont ajoutés les mots : « et s'applique, par dérogation aux dispositions du dernier alinéa du I, aux sommes versées au plus tard le 31 décembre 2013 ».
- ④ II. – L'exonération prévue au II *bis* de l'article 3 de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer est compensée par le budget de l'État, sur les crédits du programme « Emploi outre-mer » de la mission « Outre-mer », figurant à l'état B annexé à la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013.

**M. le président.** Sur les articles du texte élaboré par la commission mixte paritaire, je ne suis saisi d'aucun amendement.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'un de ces articles ?...

Le vote est réservé.

**Vote sur l'ensemble**

**M. le président.** Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi dans la rédaction résultant du texte élaboré par la commission mixte paritaire, je donne la parole à Mme Isabelle Debré, pour explication de vote.

**Mme Isabelle Debré.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la lecture des conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi portant création du contrat de génération appelle de ma part plusieurs remarques.

Les limites du texte que nous soumet le Gouvernement sont évidentes, et la CMP n'a pas permis de lever nos doutes.

Premièrement, le coût de la disposition interpelle : dépenser 1 milliard d'euros par an pour financer le contrat de génération alors que la situation de nos finances publiques est plus que préoccupante n'est tout simplement pas raisonnable.

Deuxièmement, le nombre d'emplois que cette mesure est susceptible de créer soulève des interrogations. Le Gouvernement avance le chiffre de 500 000 emplois sur la durée du quinquennat. L'optimisme dont il fait preuve est sans nul doute excessif. Je rappelle à cet égard que, pour leur part, les économistes de l'Observatoire français des conjonctures économiques ne tablent malheureusement que sur la création nette en cinq ans de 50 000 emplois, voire, dans le meilleur des cas, de 100 000.

Troisièmement, fallait-il créer une nouvelle aide, alors que le Gouvernement aurait pu choisir de promouvoir plus encore l'apprentissage, l'alternance et la formation professionnelle continue, qui sont les véritables atouts pour renforcer l'employabilité des jeunes et des seniors ?

Quatrièmement, la solidarité intergénérationnelle que ce projet de loi devait promouvoir a, en définitive, disparu du texte. La transmission des savoirs et des compétences entre le senior et le jeune ne se fera pas ; seul un lien purement comptable subsiste !

**M. Ronan Kerdraon.** Ce n'est pas vrai !

**Mme Isabelle Debré.** Cinquièmement et enfin, la mesure que l'on nous propose d'instaurer créera une véritable situation d'iniquité entre les entreprises de moins de 50 salariés, qui pourront bénéficier d'une aide financière immédiate, et celles qui en comptent de 50 à 300, qui seront soumises à un certain nombre de formalités venant s'ajouter à celles auxquelles elles sont habituellement astreintes ; quant aux entreprises de plus de 300 salariés, non seulement elles ne bénéficieront d'aucune aide, mais elles seront de surcroît soumises à des obligations en matière de négociation, sous peine de pénalités financières.

Pour notre part, nous avons proposé des aménagements tendant à alléger les contraintes pesant sur les entreprises et à faciliter l'accès à ce dispositif pour celles qui souhaiteraient y avoir recours. Aucun de nos amendements n'a été retenu. Nous n'avons pas même pu présenter certains d'entre eux, en raison d'une application particulièrement stricte de l'article 40. C'est d'autant plus étonnant que l'Assemblée nationale n'a pas rendu les mêmes arbitrages, comme l'a rappelé notre collègue Hervé Marseille la semaine dernière.

Ce matin, nous avons défendu en CMP une disposition, introduite *via* un de mes amendements, concernant la rupture conventionnelle. Cet amendement, déposé également par notre collègue Jacques Mézard, avait été adopté la semaine dernière en séance publique grâce à un vote commun de l'UMP, de l'UDI-UC, du RDSE et du groupe écologiste.

Force est de constater que cet amendement n'a pas été retenu en CMP. Malgré tout, je me réjouis que nos arguments aient – sans doute – contribué à l'adoption d'une formulation intermédiaire, proposée par notre rapporteur, Christiane Demontès, dont je tiens à saluer la qualité du travail. De fait, comme M. le ministre l'a souligné, il était important d'assouplir les dispositions sans nuance qui avaient été votées par l'Assemblée nationale.

Pour le reste, la CMP s'est bornée à entériner ce qui avait été voté, dans chacune des deux chambres, par la nouvelle majorité, dans le cadre – faut-il le rappeler ? – d'une procédure accélérée peu adaptée à l'importance du sujet.

**M. Ronan Kerdraon.** Mais adaptée à l'urgence sociale !

**Mme Isabelle Debré.** Au reste, cette procédure accélérée a valu aussi pour la CMP, puisque l'opposition n'a même pas pu expliquer son vote ce matin. (*Murmures sur les travées du groupe socialiste.*)

**Mme Christiane Demontès, rapporteur.** Quelle mauvaise foi !

**Mme Isabelle Debré.** En conclusion, le contrat de génération, dispositif très coûteux pour les finances publiques, est inutilement contraignant pour les grandes entreprises et d'application complexe pour les PME. Or seuls le développement de l'activité, la qualité de la formation, la stabilité juridique et fiscale des règles régissant les entreprises sont de nature à permettre la création d'emplois.

Pour l'ensemble de ces raisons, le groupe UMP votera contre ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Conformément à l'article 42, alinéa 12, du règlement, je mets aux voix l'ensemble du projet de loi dans la rédaction résultant du texte élaboré par la commission mixte paritaire.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

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

Le scrutin est ouvert.

*(Le scrutin a lieu.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

*(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin n° 99 :

Nombre de votants .....	347
Nombre de suffrages exprimés .....	327
Majorité absolue des suffrages exprimés .....	164
Pour l'adoption .....	193
Contre .....	134

Le Sénat a adopté. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

**Mme Christiane Demontès, rapporteur.** Très bien !

8

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, mercredi 13 février 2013, à quatorze heures trente et le soir :

1. Dépôt du rapport annuel de la Cour des comptes par M. Didier Migaud, Premier président de la Cour des comptes ;

2. Nouvelle lecture de la proposition de loi visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes (texte n° 270, 2012-2013) ;

Rapport de M. Daniel Raoul, fait au nom de la commission des affaires économiques (n° 336, 2012-2013) ;

Résultat des travaux de la commission (n° 337, 2012-2013) ;

Avis de M. Michel Teston, fait au nom de la commission du développement durable (n° 333, 2012-2013).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt-trois heures vingt.)*

*Le Directeur du Compte rendu intégral*

FRANÇOISE WIART

### QUESTION(S) ORALE(S)

REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

*Dérives dans les cuisines des restaurants*

n° 349 - Le 14 février 2013 - **M. Christian Cambon** attire l'attention de **Mme la ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme** sur les dérives des préparations des plats dans les cuisines des restaurants.

En 2011, le « repas gastronomique français » a été classé au patrimoine mondial immatériel de l'UNESCO. Malheureusement, de nombreux restaurateurs proposent des catégories de cuisine très différentes qui ne respectent pas ces valeurs de la gastronomie française. Il existe donc trois modes de cuisine. Le réchauffage, l'assemblage et la cuisine maison. Le réchauffage consiste à décongeler des produits surgelés, à réchauffer des plats sous vide ou des boîtes de conserve. L'assemblage permet de servir dans une même assiette des produits qui n'ont pas été cuisinés ou un minimum. Enfin, la cuisine maison respecte les valeurs de repas entièrement confectionnés sur place et basés sur des produits frais. Il est également observé qu'un même restaurant peut utiliser ces différentes catégories selon les plats.

La crise du secteur, avec une baisse des dépenses de 2 % en volume en 2012, ne risque pas de s'améliorer en 2013. De plus, la restauration commerciale devra composer avec un relèvement de sa taxe sur la valeur ajoutée de 7 % à 10 % en 2014. Par conséquent, les difficultés des restaurateurs pourraient profiter aux industriels de l'agroalimentaire puisque la cuisine d'assemblage assure des performances économiques plus élevées.

Il lui demande quelles mesures elle entend prendre pour permettre de valoriser la cuisine faite sur place et le travail des restaurateurs qui s'attachent à maintenir les valeurs de la gastronomie française.

# ANNEXES AU PROCES VERBAL

## de la séance du

### mardi 12 février 2013

#### Scrutin n° 99

*sur l'ensemble du projet de loi portant création du contrat de génération  
dans la rédaction du texte proposé par la commission mixte paritaire*

Nombre de votants .....	346
Suffrages exprimés .....	327
Pour .....	193
Contre .....	134

Le Sénat a adopté

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (131) :

*Contre* : 128

*Abstention* : 3 MM. Alain Fouché, Rémy Pointereau, Mme Catherine Procaccia

##### GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (128) :

*Pour* : 127

*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Jean-Pierre Bel - Président du Sénat

##### GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (32) :

*Pour* : 16

*Abstention* : 15 MM. Jean Boyer, Vincent Capo-Canellas, Yves Détraigne, Daniel Dubois, Mmes Françoise Férat, Sylvie Goy-Chavent, M. Joël Guerriau, Mmes Chantal Jouanno, Valérie Létard, MM. Hervé Marseille, Hervé Maurey, Jean-Claude Merceron, Michel Mercier, Mme Catherine Morin-Desailly, M. Yves Pozzo di Borgo

*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance

##### GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (20) :

*Pour* : 20

##### GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (18) :

*Pour* : 17

*Abstention* : 1 M. Gilbert Barbier

##### GRUPE ÉCOLOGISTE (12) :

*Pour* : 12

##### RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

*Pour* : 1 M. Jean Louis Masson

*Contre* : 6

#### Ont voté pour :

Leila Aïchi Nicolas Alfonsi Jacqueline Alquier Jean-Paul Amoudry Michèle André Serge Andreoni Kalliopi Ango Ela Maurice Antiste Jean-Étienne Antoinette Alain Anziani Aline Archimbaud Jean Arthuis Éliane Assassi David Assouline Bertrand Auban Dominique Bailly Delphine Bataille Jean-Michel Baylet Marie-France Beauflis Esther Benbassa Claude Bérit-Débat Michel Berson Jacques Berthou Alain Bertrand Jean Besson Michel Billout Marie-Christine Blandin Maryvonne Blondin Jean-Marie Bockel Éric Bocquet Nicole Bonnefoy Yannick Botrel Corinne Bouchoux Christian Bourquin Martial Bourquin Bernadette Bourzai Michel Boutant Jean-Pierre Caffet Pierre Camani Claire-Lise Campion Jean-Louis Carrère Françoise Cartron Luc Carvounas Bernard Cazeau Yves Chastan Jean-Pierre Chevènement Jacques Chiron Karine Claireaux Laurence Cohen Yvon Collin Gérard Collomb Pierre-Yves Collombat Jacques Cornano Roland Courteau Cécile Cukierman	Ronan Dantec Yves Daudigny Marc Daunis Annie David Vincent Delahaye Michel Delebarre Jean-Pierre Demerliat Michelle Demessine Christiane Demontès Marcel Deneux Jean Desessard Félix Desplan Évelyne Didier Claude Dilain Mugette Dini Claude Domeizel Odette Duriez Josette Durrieu Vincent Eblé Anne Emery-Dumas Philippe Esnol Frédérique Espagnac Alain Fauconnier Christian Favier Jean-Luc Fichet Jean-Jacques Filleul Guy Fischer François Fortassin Thierry Foucaud Jean-Claude Frécon André Gattolin Catherine Génisson Jean Germain Samia Ghali Dominique Gillot Jacques Gillot Jean-Pierre Godefroy Brigitte Gonthier-Maurin Gaëtan Gorce Nathalie Goulet Jacqueline Gourault Jean-Noël Guérini Didier Guillaume Claude Haut Edmond Hervé Odette Herviaux Robert Hue Pierre Jarlier Claude Jeannerot Philippe Kalténbach Ronan Kerdraon Bariza Khiri Virginie Klès Yves Krattinger Georges Labazée Joël Labbé Françoise Laborde	Serge Larcher Jean-Jacques Lasserre Pierre Laurent Françoise Laurent-Perrigot Gérard Le Cam Jean-Yves Leconte Jacky Le Menn Claudine Lepage Jean-Claude Leroy Michel Le Scouarnec Alain Le Vern Marie-Noëlle Lienemann Hélène Lipietz Jeanny Lorgeoux Jean-Jacques Lozach Roger Madec Philippe Madrelle Jacques-Bernard Magner François Marc Marc Massion Jean Louis Masson Stéphane Mazars Rachel Mazuir Michelle Meunier Jacques Mézard Danielle Michel Jean-Pierre Michel Gérard Miquel Jean-Jacques Mirassou Thani Mohamed Soilihi Aymeri de Montesquiou Christian Namy Robert Navarro Alain Néri Renée Nicoux Isabelle Pasquet Jean-Marc Pastor Georges Patiet François Patriat Daniel Percheron Jean-Claude Peyronnet Bernard Piras Jean-Vincent Placé Jean-Pierre Plancade Roland Povinelli Gisèle Printz Marcel Rainaud Daniel Raoul François Rebsamen Daniel Reiner Jean-Claude Requier Alain Richard Roland Ries
--	--	--

Gérard Roche  
Gilbert Roger  
Yves Rome  
Laurence Rossignol  
Patricia Schillinger  
Mireille Schurch  
Jean-Pierre Sueur  
Simon Sutour  
Henri Tandonnet  
Catherine Tasca

Michel Teston  
René Teulade  
Jean-Marc Todeschini  
Robert Tropeano  
Richard Tuhejava  
André Vairetto  
Raymond Vall  
André Vallini  
René Vandierendonck

Jean-Marie  
Vanlerenberghe  
Yannick Vaugrenard  
François Vendasi  
Paul Vergès  
Michel Vergoz  
Maurice Vincent  
Dominique Watrin  
Richard Yung  
François Zocchetto

Gérard Larcher  
Robert Laufoaulu  
Daniel Laurent  
Jean-René Lecerf  
Antoine Lefèvre  
Jacques Legendre  
Dominique de Legge  
Jean-Pierre Leleux  
Jean-Claude Lenoir  
Philippe Leroy  
Gérard Longuet  
Jean-Louis Lorrain  
Roland du Luart  
Michel Magras  
Philippe Marini  
Pierre Martin  
Hélène Masson-Maret

Jean-François Mayet  
Colette Mélot  
Alain Milon  
Albéric de Montgolfier  
Philippe Nachbar  
Louis Nègre  
Philippe Paul  
Jackie Pierre  
François Pillet  
Xavier Pintat  
Louis Pinton  
Christian Poncelet  
Ladislav Poniatowski  
Hugues Portelli  
Sophie Primas  
Jean-Pierre Raffarin  
André Reichardt

Bruno Retailleau  
Charles Revet  
Bernard Saugy  
René-Paul Savary  
Michel Savin  
Bruno Sido  
Esther Sittler  
Abdourahamane  
Soilihi  
André Trillard  
Catherine Troendle  
François Trucy  
Alex Türk  
Hilarion Vendegou  
Jean-Pierre Vial

#### Ont voté contre :

Philippe Adnot  
Pierre André  
Gérard Bailly  
Philippe Bas  
René Beaumont  
Christophe Béchu  
Michel Bécot  
Claude Belot  
Pierre Bernard-  
Raymond  
Joël Billard  
Jean Bizet  
Pierre Bordier  
Natacha Bouchart  
Joël Bourdin  
Marie-Thérèse  
Bruguière  
François-Noël Buffet  
François Calvet  
Christian Cambon  
Jean-Pierre Cantegrit  
Jean-Noël Cardoux  
Jean-Claude Carle  
Caroline Cayeux  
Gérard César  
Pierre Charon  
Alain Chatillon  
Jean-Pierre Chauveau  
Marcel-Pierre Cléach  
Christian Cointat  
Gérard Cornu  
Raymond Couderc

Jean-Patrick Courtois  
Philippe Dallier  
Philippe Darniche  
Serge Dassault  
Henri de Raincourt  
Isabelle Debré  
Robert del Picchia  
Francis Delattre  
Gérard Dériot  
Catherine Deroche  
Marie-Hélène Des  
Esgaulx  
Éric Doligé  
Philippe Dominati  
Michel Doublet  
Marie-Annick  
Duchêne  
Alain Dufaut  
André Dulait  
Ambroise Dupont  
Louis Duvernois  
Jean-Paul Emorine  
Hubert Falco  
Jacqueline Farreyrol  
André Ferrand  
Louis-Constant  
Fleming  
Gaston Flosse  
Michel Fontaine  
Bernard Fournier  
Jean-Paul Fournier

Christophe-André  
Frassa  
Pierre Frogier  
Yann Gaillard  
René Garrec  
Joëlle Garriaud-  
Maylam  
Jean-Claude Gaudin  
Jacques Gautier  
Patrice Gérard  
Bruno Gilles  
Colette Giudicelli  
Alain Gournac  
Francis Grignon  
François Grosdidier  
Charles Guené  
Pierre Hérisson  
Michel Houel  
Alain Houpert  
Jean-François  
Humbert  
Christiane Hummel  
Benoît Huré  
Jean-François Husson  
Jean-Jacques Hyest  
Sophie Joissains  
Christiane  
Kammermann  
Roger Karoutchi  
Fabienne Keller  
Marc Laménie  
Élisabeth Lamure

Gilbert Barbier  
Jean Boyer  
Vincent Capo-Canellas  
Yves Détraigne  
Daniel Dubois  
Françoise Férat  
Alain Fouché

#### Abstentions :

Sylvie Goy-Chavent  
Joël Guerriau  
Chantal Jouanno  
Valérie Létard  
Hervé Marseille  
Hervé Maurey  
Jean-Claude Merceron

Michel Mercier  
Catherine Morin-  
Desailly  
Rémy Pointereau  
Yves Pozzo di Borgo  
Catherine Procaccia

#### N'ont pas pris part au vote :

M. Jean-Pierre Bel - Président du Sénat et M. Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants .....	347
Nombre des suffrages exprimés .....	327
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	164
Pour l'adoption .....	193
Contre .....	134

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.











## ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	<b>DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE</b>	
<b>03</b>	Compte rendu ..... 1 an	<b>197,60</b>
<b>33</b>	Questions ..... 1 an	<b>146,40</b>
	<b>DÉBATS DU SÉNAT</b>	
<b>05</b>	Compte rendu ..... 1 an	<b>177,60</b>
<b>35</b>	Questions ..... 1 an	<b>106,00</b>
<b>85</b>	Table compte rendu ..... 1 an	<b>37,50</b>

**En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande**

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(\*) Arrêté du 11 décembre 2012 publié au *Journal officiel* du 13 décembre 2012

---

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15  
Standard : **01-40-58-75-00** – Accueil commercial : **01-40-15-70-10** – Télécopie abonnement : **01-40-15-72-75**

---

**Prix du numéro : 3,65 €**