

**MARDI 12 FÉVRIER 2013**

**Infrastructures et services de transports**

***(Procédure accélérée – Suite)***

**Éco-participation *(Procédure accélérée)***

**Contrat de génération *(Conclusions de la CMP)***

## SOMMAIRE

<b>RAPPEL AU RÈGLEMENT .....</b>	<b>1</b>
M. Jean-Claude Lenoir	1
<b>ACCORD EN CMP .....</b>	<b>1</b>
<b>INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS (Procédure accélérée – Suite).....</b>	<b>1</b>
<b><i>Discussion des articles (suite)</i></b>	<b>1</b>
Article 7	1
Mme Évelyne Didier	1
Articles additionnels	7
Article 8	11
Article 9	12
Mme Mireille Schurch	12
Article 12	12
Article 13	12
Article 15	13
M. Robert Navarro	13
Articles additionnels	13
Article 18	14
Article additionnel	15
Article 22	15
Article 23	16
Mme Isabelle Pasquet	16
M. Robert Navarro	16
Titre VI	17
Article 25	18
<b><i>Interventions sur l'ensemble</i></b>	<b>19</b>
M. Jean Bizet	19
Mme Odette Herviaux	19
M. Jean-Jacques Filleul	19
M. Michel Teston	19
M. Ronan Dantec	19
M. Vincent Capo-Canellas	19
M. Francis Grignon	19
M. Alain Bertrand	20
Mme Marie-Hélène Des Esgaulx	20
Mme Mireille Schurch	20
M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué	20
M. Raymond Vall, président de la commission du développement durable	21
<b>ÉCO-PARTICIPATION (Procédure accélérée).....</b>	<b>21</b>

<b><i>Discussion générale</i></b>	<b>21</b>
M. Gérard Miquel, auteur de la proposition de loi	<b>21</b>
M. Alain Houpert, rapporteur de la commission du développement durable	<b>21</b>
Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie	<b>22</b>
M. Jean-Claude Requier	<b>22</b>
M. Ronan Dantec	<b>22</b>
M. Jean-Jacques Filleul	<b>23</b>
Mme Évelyne Didier	<b>23</b>
M. Yves Détraigne	<b>23</b>
Mme Esther Sittler	<b>23</b>
Mme Delphine Batho, ministre	<b>24</b>
<b><i>Discussion de l'article unique</i></b>	<b>24</b>
<b>QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITÉ.....</b>	<b>24</b>
<b>CONTRAT DE GÉNÉRATION (Conclusions de la CMP).....</b>	<b>24</b>
<b><i>Discussion générale</i></b>	<b>24</b>
Mme Christiane Demontès, rapporteure pour le Sénat de la CMP	<b>24</b>
M. Michel Sapin, ministre du travail	<b>25</b>
M. Jean Desessard	<b>26</b>
M. Dominique Watrin	<b>26</b>
M. Hervé Marseille	<b>27</b>
Mme Françoise Laborde	<b>27</b>
M. Ronan Kerdraon	<b>28</b>
<b><i>Intervention sur l'ensemble</i></b>	<b>28</b>
Mme Isabelle Debré	<b>28</b>

## SÉANCE du mardi 12 février 2013

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

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT,  
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :  
MME MARIE-HÉLÈNE DES ESGAULX,  
MME MARIE-NOËLLE LIENEMANN.

*La séance est ouverte à 14 h 35.*

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

### Rappel au Règlement

**M. Jean-Claude Lenoir.** – L'actualité a mis sur le devant de la scène la question de la viande dite de bœuf dans les produits *Findus*. Les producteurs, et je suis élu d'une région d'élevage, s'inquiètent des répercussions de cette affaire sur la confiance des consommateurs. Certains, de manière hâtive et sans doute imprudente, ont parlé de question sanitaire, alors qu'il s'agit de tromperie sur la marchandise. Il serait bon que le Gouvernement rende compte devant le Sénat des premières informations dont il dispose et de ses premières décisions afin de rassurer consommateurs et producteurs de viande.

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

### Accord en CMP

**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.

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

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle la suite de l'examen du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports. (Procédure accélérée) Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'article 7.

### Discussion des articles (*suite*)

#### Article 7

**Mme Évelyne Didier.** – Cet article porte sur la répercussion de l'écotaxe poids lourds. Nous nous réjouissons de l'entrée en vigueur de cette taxe en juillet mais elle doit s'accompagner d'une politique de fret ferroviaire ambitieuse pour offrir une voie alternative à la route.

Sans remettre en cause la taxe, nous nous interrogeons sur le choix, par le Gouvernement précédent, du partenariat public privé. (PPP). Les conditions du contrat passé avec Ecomouv', filiale à 70% d'*Autostrade per l'Italia*, sont extrêmement favorables à l'opérateur : au lieu des 2 % ou 3 % qui vont généralement au prestataire, ce sont bien 20 % !

Nous dénonçons le recours à ce type de partenariat, très coûteux pour la collectivité. La société Ecomouv' investira 650 millions, amortis en trois ans, alors qu'elle bénéficiera d'un retour sur quatorze ans. Une telle générosité peut surprendre en ces temps de rigueur budgétaire. Vous avez dit, monsieur le ministre, que ce contrat ne pouvait être dénoncé en raison des lourdes pénalités qu'il aurait fallu acquitter. Dont acte. Mais le résultat est que les crédits dont bénéficiera l'Atiff en seront d'autant diminués.

Un mot, enfin, des concessions d'autoroutes. Vous avez augmenté la redevance domaniale de 200 millions en décembre dernier, ce que nous saluons, mais les profits des sociétés d'autoroutes ont été, ces dernières années, spectaculaires. Il est anormal que les concessionnaires ne soient pas davantage sollicités pour le financement de nos infrastructures. Le Gouvernement, à défaut de les renationaliser, doit au moins refuser un allongement de la durée des concessions. (*Applaudissements sur les bancs CRC*)

**M. le président.** – Amendement n°10, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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.

**M. Roland Ries, rapporteur de la commission du développement durable.** – Coordination avec l'amendement de suppression de la taxe poids lourds alsacienne.

**M. le président.** – Amendement identique n°43 rectifié, présenté par M. Grignon et les membres du groupe UMP.

**M. Francis Grignon.** – Même objet

**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.** – Compte tenu du vote d'hier, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

*Les amendements identiques  
n°s 10 et 43 rectifiés sont adoptés.*

**M. le président.** – Amendement n°61, présenté par M. Bizet.

Alinéa 4

Remplacer les mots :

Pour prendre en compte les

par les mots :

Pour permettre la répercussion et la compensation du coût des

**M. Jean Bizet.** – Amendement de simplification : il faut mieux souligner le lien entre la majoration et la taxe.

**M. le président.** – Amendement n°86 rectifié, présenté par MM. Mazars, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

Alinéa 4

Remplacer les mots :

Pour prendre en compte les

par les mots :

Pour permettre la répercussion et la compensation des

**M. Jean-Claude Requier.** – Amendement de précision : conformément à la loi Grenelle I, l'écotaxe doit être répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Ces amendements sont plus que rédactionnels : ils pourraient laisser entendre qu'il s'agit d'une répercussion au réel, comme le mécanisme antérieur, ce qui n'est pas le cas. La commission s'en remet à la sagesse. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Le mot « répercussion » renvoie au décret de mai 2012... Le système que nous proposons est plus simple et plus protecteur des transporteurs.

*L'amendement n°61 n'est pas adopté,  
non plus que l'amendement n°86 rectifié.*

**M. le président.** – Amendement n°62 rectifié, présenté par MM. Bizet, Cornu et Pointereau.

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

**M. Jean Bizet.** – Nous précisons la notion de prestation de transport. Les PME de transport routier françaises parviennent aujourd'hui à conserver leur part de marché interne grâce à la valeur ajoutée qu'elles apportent à leurs prestations.

**M. le président.** – Amendement identique n°88 rectifié, présenté par MM. Mazars, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin, Collombat et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

**M. Jean-Claude Requier.** – Même objet. L'ensemble de la prestation doit être visée ; je pense notamment à la mise à disposition d'un véhicule avec conducteur.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Vous évoquez les contrats de location de véhicule avec conducteur : l'amendement n°12 rectifié règle le problème. Je vous invite à vous y rallier.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Ces contrats peuvent être assimilés à des prestations de transport ; ils ne sont pas exclus du dispositif.

*Les amendements identiques  
n°s 62 rectifié et 88 rectifié sont retirés.*

**M. le président.** – Amendement n°64 rectifié *ter*, présenté par MM. Bizet, Cornu, Pointereau, Revet, Hyest, Doublet, D. Laurent et G. Bailly et Mme Sittler.

Alinéa 4

Après les mots :

sur le territoire métropolitain

insérer les mots :

supérieur à 100 km

**M. Jean Bizet.** – La nuit portant conseil, je reviens à la charge avec la notion de transport de proximité inférieur à 100 kilomètres. Peut-être le Gouvernement a-t-il évolué... Alors que l'Europe et la Cour des comptes nous lancent des alertes, soyons attentifs à préserver la croissance. Il y va de la compétitivité de notre tissu industriel agro-alimentaire de proximité.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – La nuit m'a porté conseil également : je persiste et je signe. Cette exemption est incohérente au regard du mécanisme retenu.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – J'ai eu une fausse joie, j'ai cru que la nuit vous avait vraiment porté conseil... Je le répète, le réseau local taxable couvre seulement 5 000 kilomètres, soit 1,3 % du réseau local départemental et 0,5 % du réseau local total. (*M. le ministre brandit une carte du Puy-de-Dôme à l'appui de ses dires*) Défavorable.

*L'amendement n°64 rectifié ter n'est pas adopté.*

*L'amendement n°41 rectifié n'est pas défendu.*

**M. le président.** – Amendement n°63 rectifié *ter*, présenté par MM. Bizet, Cornu, Pointereau, Revet, Hyest, Doublet, D. Laurent et G. Bailly et Mme Sittler.

Alinéa 4

Supprimer les mots :

quel que soit l'itinéraire emprunté,

**M. Jean Bizet.** – La taxe ne doit pas s'appliquer quel que soit l'itinéraire emprunté.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Le principe de la majoration forfaitaire est destiné à répondre aux difficultés qu'ont les transporteurs à connaître leur destination à l'avance. Défavorable.

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

*L'amendement n°63 rectifié ter n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°65, présenté par M. Bizet.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

**M. Jean Bizet.** – A la lecture du texte, on comprend que la majoration du prix de transport bénéficiera à tout intervenant à l'opération de transport qui, dans son contrat ou sa facture, parviendra à identifier la prestation physique de transport routier -les commissionnaires de transport seraient ainsi concernés. En précisant l'identité du bénéficiaire de la majoration comme le redevable de la taxe, on exclut toute possibilité de confusion.

**M. le président.** – Amendement n°87 rectifié, présenté par MM. Mazars, Baylet, Bertrand, C. Bourquin, Collin et Fortassin, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Tropeano et Vall.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

**M. Jean-Claude Requier.** – Même objet. L'amendement aborde la situation des locations ou des commissions de transport.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Un enrichissement sans cause pour les commissionnaires ? Mais c'est le prix de la prestation de transport qui bénéficie de la majoration. Le commissionnaire qui ne fait que sous-traiter ne pourra pas en bénéficier. Défavorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – La majoration s'applique au prix de la prestation de transport contractuellement défini entre transporteurs et donneurs d'ordre, lesquels n'ont pas à connaître les modalités d'exécution de la prestation. Ne compliquons pas le dispositif. Défavorable.

*L'amendement n°65 n'est pas adopté.*

*L'amendement n°87 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°49, présenté par M. de Montgolfier et les membres du groupe UMP.

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.

**M. Albéric de Montgolfier.** – Cet amendement ne revient pas sur le système de majoration qui a, je le reconnais volontiers, l'avantage de la simplicité. Mais pourquoi définir le taux forfaitaire au niveau régional ? Dans la région Centre, l'Indre-et-Loire a 15 kilomètres de routes taxables, quand le département d'Eure-et-Loir en a 476. Cette situation sera source d'effets d'aubaine et d'injustices. Il faut tenir compte de ces disparités départementales.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Cet amendement part d'un bon sentiment puisque son but est de souligner les effets de frontière liés au dispositif, effets qui ne m'avaient pas échappé. Mais le choix du niveau départemental ou du bassin de vie, qui n'aurait pas sensiblement diminué les écarts, compliquerait considérablement le calcul pour les transporteurs. Défavorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Merci à M. de Montgolfier de souligner la vertu simplificatrice du dispositif. L'échelon pertinent ? Ce sont les lois Grenelle qui l'ont retenu : c'est la région. Défavorable.

**M. Gérard Cornu.** – Simplifier, d'accord mais en restant pragmatique. L'amendement n'ouvre qu'une faculté de rattachement. Nous sommes tous, ici, familiers des réalités de terrain. Pourquoi ne pas ouvrir cette possibilité qui ne concernera que quelques départements ? Le Sénat s'honorerait à voter cet amendement.

**M. Albéric de Montgolfier.** – Il ne s'agit pas de revenir au niveau départemental. L'Eure-et-Loir, avec 476 kilomètres de routes taxables, représente à lui seul près de 10 % du réseau taxable national... On ne peut pas ne pas en tenir compte ! A défaut, les entreprises du département seront pénalisées.

*L'amendement n°49 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°76, présenté par M. Favier et Mmes Assassi et Cohen.

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.

**M. Christian Favier.** – Il s'agit d'augmenter les recettes de la société du Grand Paris, sans réduire les moyens de l'Afitf. L'exigence d'un report modal est très forte en Ile-de-France, qui connaît une circulation de transit et de desserte parmi les plus élevées d'Europe. La réalisation du métro Grand Paris express est, de ce point de vue, un enjeu considérable : désengorgement, amélioration de la qualité de vie, réduction des temps de parcours pour les Franciliens et de transport pour les entreprises, qui y gagneront en compétitivité.

La majoration que nous proposons, au regard de ces bénéfices, est très modeste. L'État peine à dégager les crédits nécessaires, il faut trouver de nouvelles voies de financement. Tous les élus d'Ile-de-France s'y emploient. Cet amendement y participe.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Je comprends votre souci, eu égard aux investissements nécessaires, très lourds, à réaliser en Ile-de-France. Mais l'écotaxe

pèsera déjà sur les chargeurs : mieux vaut trouver d'autres sources de financement. Défavorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – L'intention est louable mais le cadre est mal choisi : l'écotaxe a un autre objet. Défavorable.

**M. Ronan Dantec.** – Les transporteurs perdent aujourd'hui beaucoup d'argent en Ile-de-France, à cause de l'engorgement des transports. Pour désengorger cette région, il faut investir dans de nouvelles offres de transport et créer une dynamique dont les transporteurs bénéficieront dans un deuxième temps. Là est l'idée de l'amendement, qui n'est pas sans intérêt : je le soutiens.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Je partage la préoccupation du groupe CRC. Le financement du Grand Paris express est incertain : l'État n'a pas inscrit le milliard promis. La question est cruciale. Mais est-il judicieux de taxer plus lourdement encore les entreprises franciliennes ? Je ne le crois pas. Il faut trouver une autre solution pour les transports en Ile-de-France que réduire les voies et les trains et reporter les travaux à plus tard.

*L'amendement n°76 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°66, présenté par MM. Bizet et Revet.

Alinéa 7

1° Première phrase

Supprimer cette phrase.

2° Deuxième phrase

Remplacer le mot :

Ils

par les mots :

Ces taux

**M. Jean Bizet.** – Je retire cet amendement, qui devait être adossé à un certain nombre d'exemptions.

*L'amendement n°66 est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°67, présenté par M. Bizet.

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.

**M. Jean Bizet.** – La majoration du prix de la prestation de transport vient en compensation du coût de la taxe, conformément aux dispositions du Grenelle. N'étant pas une prestation de transport produite, elle ne peut être considérée comme du chiffre d'affaires. Si tel était le cas, elle entraînerait des prélèvements obligatoires supplémentaires, estimés entre 0,5 % et 1 %.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Cet amendement a des conséquences fiscales dont je ne suis pas sûr que nous maîtrisons les tenants et aboutissants. Sagesse. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – La majoration sera comptabilisée comme une recette dans le compte de résultat mais, contrebalancée par une augmentation des charges due à l'acquittement de l'écotaxe, elle n'aura pas d'incidence sur l'impôt sur les sociétés. L'opération sera neutre. Défavorable.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** – Le texte ne le précise pas, monsieur le ministre. Or, l'enjeu est important. Si la majoration est considérée comme du chiffre d'affaires, elle déclenche entre autres la TVA... qui va au budget général. Une clarification sera bienvenue.

**M. Gérard Cornu.** – Pouvez-vous être plus précis, monsieur le ministre ? Si vous avez vraiment la volonté que cela ne figure pas au chiffre d'affaires, votons l'amendement de M. Bizet.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Notre souhait est de ne pas faire peser une charge supplémentaire sur les entreprises. Y a-t-il moyen de l'indiquer clairement dans le texte, sachant que je ne suis pas sûr que l'amendement de M. Bizet clarifie vraiment les choses ?

**M. Jean Bizet.** – Le ministre assure qu'il n'y aura pas de surcharge pour les entreprises : pourquoi, dans ce cas, ne pas voter l'amendement ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – C'est neutre : à la recette, qui englobe les frais de gestion, correspond une charge. De là l'absence de répercussion fiscale.

*L'amendement n°67 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°74, présenté par M. de Legge.

Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

**M. Dominique de Legge.** – Il avait été décidé de moduler l'écotaxe pour tenir compte de la spécificité des territoires périphériques, où le transport est davantage lié à l'économie locale qu'au transit interrégional ou international. Le texte n'y revient pas mais le taux unique facturé au chargeur ne remet-il pas le principe en cause ?

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Supprimer l'obligation de faire apparaître la majoration sur la facture, c'est mettre en cause le caractère obligatoire du dispositif. Défavorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Même avis ; il y a beaucoup moins d'incertitude dans ce dispositif que ce qui était initialement prévu. Et l'inscription en pied de facture protège le transporteur.

**M. Dominique de Legge.** – Vous ne répondez pas à ma question. Les chargeurs, avec la répercussion, vont payer une taxe supérieure à celle que le transporteur devra acquitter. Les abattements se reporteront-ils sur les chargeurs ? Je voudrais en être certain.

**Mme Odette Herviaux.** – Je comprends les motivations de M. de Legge mais son amendement n'est pas adapté. Il me semblait clair qu'il ne pouvait y avoir enrichissement sans cause. Et puisqu'il est question des abattements, je veux dire que celui dont bénéficie la Bretagne ne doit rien à Anne de Bretagne, comme cela fut suggéré hier au soir (*sourires*), mais tout au général de Gaulle, au temps du contrat de plan, dont les collectivités avaient décidé d'affecter les crédits à la gratuité de leur réseau routier... Cela précisé, je fais confiance au texte.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Monsieur de Legge, il y a effectivement une difficulté mais elle est inhérente au système dont j'ai dit qu'il était le moins mauvais hier. Le comité de suivi aura pour tâche de corriger les distorsions constatées.

*L'amendement n°74 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°11, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Amendement de précision rédactionnelle.

*L'amendement n°11, accepté par le Gouvernement, est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°9 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Nous demandons un rapport du Gouvernement au Parlement dressant un bilan du dispositif de majoration un an après son entrée en vigueur. Nous pourrions ainsi évaluer la pertinence du dispositif et procéder aux corrections nécessaires.

**M. le président.** – Amendement n°51 rectifié *bis*, présenté par MM. Tandonnet, Capo-Canellas et Détraigne, Mme Létard, MM. Merceron, Dubois et Roche et Mme Dini.

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.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Même logique que l'amendement précédent. Si ce n'est que le rapport devra également prévoir une analyse sur les conséquences internationales de la mise en œuvre de la taxe.

**M. le président.** – Amendement n°68 rectifié, présenté par MM. Bizet, Cornu, Doublet, D. Laurent, Pointereau et Revet et Mme Sittler.

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.

**M. Jean Bizet.** – Il faut un bilan après un an de mise en œuvre tant le système est complexe.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Retrait des amendements n°s 51 rectifié *bis* et 68 rectifié au profit de l'amendement n°9 rectifié.

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

*L'amendement n°9 rectifié est adopté.*

*Les amendements n°s 51 rectifié bis et 68 rectifié deviennent sans objet.*

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** – Oui, le recouvrement coûtera 230 millions mais n'oublions pas

les 160 millions qui reviendront aux collectivités territoriales.

**M. Albéric de Montgolfier.** – C'est peu...

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** – Certes, 20 % à l'opérateur, c'est beaucoup mais l'affaire est entièrement nouvelle et, à la fin du contrat du PPP, le système reviendra à l'État -ce qui change la donne.

Les amendements de mes collègues visent à plus d'équité car le système du forfait est, par nature, inéquitable. En fait, tout dépend du réseau taxable, toutes choses égales par ailleurs comme disent les économistes. Le comité de suivi, à la demande des collectivités territoriales, devra se pencher sur la carte du réseau taxable, à laquelle peu d'élus ont eu accès et qui méritera peut-être d'être revue.

Nous découvrons les difficultés pratiques de l'écotaxe. De nombreux présidents de région aussi, qui ne sont pas précisément de mon bord.

L'article 7 garantit la neutralité de la charge, avec un dispositif sécurisé dans la loi. C'était absolument nécessaire pour que l'écotaxe soit acceptée par les transporteurs.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Mme des Esgaulx a clairement exposé la situation : les collectivités territoriales ont été consultées, elles prennent conscience maintenant des conséquences du principe de l'écotaxe.

Le recours à un PPP a un coût, certes ; le contrat porte sur une durée de treize ans et trois mois. A titre de comparaison, l'opérateur allemand touche 600 millions pour 12 000 kilomètres de réseau, contre 250 millions et 15 000 kilomètres de routes en France. Il appartient à Ecomouv', qui emploiera 250 personnes, de démontrer l'efficacité du dispositif. Je serai vigilant.

Merci aux rapporteurs d'avoir souligné la simplicité et la sécurité du dispositif, un grand mérite par rapport au décret du 6 mai 2012, sans vouloir jeter l'anathème sur une situation dont nous héritons.

Le comité de suivi s'attaquera aux scories du dispositif, de même qu'il procédera aux adaptations sur les territoires.

**Mme Évelyne Didier.** – Le groupe CRC regrette toutefois ce recours à un PPP. Les douanes avaient la compétence technique. On sait bien qu'une entreprise privée ne s'engage que s'il y a un bénéfice à la clé.

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

**Mme Évelyne Didier.** – Nous aurions préféré un montage public.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – De l'audace, m'a demandé le ministre, citant Danton quand j'avais évoqué le cardinal de Retz pour qui l'on sort de l'ambiguïté à son détriment, de l'audace pour mettre

enfin en œuvre l'écotaxe votée en 2009. Le Gouvernement s'est engagé à revenir sur le réseau taxable *a posteriori* via le comité de suivi, nous y veillerons. Le groupe UDI-UC votera l'article 7.

**M. Jean Bizet.** – Oui à l'écotaxe mais non à une application sans discernement, qui fragilisera encore un peu plus les industries de notre territoire. Ce texte manque de souffle et de prospective. Le fossé avec l'Allemagne va continuer de se creuser. Je m'abstiendrai.

*L'article 7, modifié, est adopté.*

### Articles additionnels

**M. le président.** – Amendement n°12 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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. »

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Dans sa rédaction actuelle, l'article L. 3223-3 du code des transports prévoit que la majoration du prix du transport 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 prévoit que « 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 par le locataire ou le sous-locataire. Le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe ».

Nous devons garantir que la majoration du contrat de location s'effectue seulement dans les cas où le loueur est effectivement redevable de l'écotaxe.

*L'amendement n°12 rectifié,  
accepté par le Gouvernement, est adopté ;  
l'article additionnel est inséré.*

**M. le président.** – Amendement n°38, présenté par MM. Cléach, Bizet et G. Larcher et Mme Primas.

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° A 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° A 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.

**M. Jean Bizet.** – Assurons l'équité de traitement entre les transporteurs publics et les transporteurs pour compte propre.

Depuis la loi Loti du 30 décembre 1982, le transport pour compte propre n'est défini que par défaut du transport public/compte de tiers.

Or le transport pour compte propre est directement touché par l'écotaxe, les articles 269 à 283 et 285 *septies* du code des douanes ne distinguant pas selon la nature du transport mais seulement en fonction du type de véhicule.

La loi Grenelle I prévoyait pourtant des mesures d'accompagnement pour prendre en compte l'impact de la taxe sur les entreprises.

**M. Bruno Sido.** – Et voilà !

**M. le président.** – 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.

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. »

**M. Vincent Capo-Canellas.** – L'amendement autorise les entreprises réalisant des transports pour compte propre à intégrer l'impact de l'écotaxe poids lourds dans le prix des prestations qu'elles réalisent au titre de leur activité principale.

**M. le président.** – Amendement n°73 rectifié, présenté par MM. Bizet, Doublet et D. Laurent.

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. »

**M. Jean Bizet.** – Les entreprises de commerce interentreprises livrant leurs marchandises, à l'instar des grossistes-distributeurs, doivent 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 affaire à un seul et même acteur pour lequel le transport représente une activité accessoire. Cet amendement est d'autant plus nécessaire que 95 % des entreprises concernées sont des PME et 80 % des TPE.

**M. le président.** – 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.

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. »

**M. Jean-Claude Requier.** – Les entreprises qui transportent leurs marchandises au moyen de leurs propres véhicules et conducteurs ou de véhicules qu'elles louent doivent pouvoir 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.

La majoration forfaitaire introduite par l'article 7 du projet de loi est difficilement applicable puisque la part transport de la prestation est difficile à isoler pour ces entreprises.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Le coût du transport et de l'écotaxe est intégré pour ce qui concerne le transport en compte propre : défavorable à l'amendement n°38 et à l'amendement n°80 rectifié.

La précision apportée par l'amendement n°54 rectifié n'est pas utile : rejet.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n°73 rectifié ? J'en appelle à la sagesse du Sénat.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – La majoration obligatoire est exceptionnelle et réservée aux missions d'intérêt général. Concernant le transport en compte propre, l'impact de la taxe est très limité : 1 % sur le total de l'activité. Donc rien ne justifie une majoration sachant que, s'il est possible d'isoler l'activité de transport, la répercussion est possible. Rejet.

*L'amendement n°38 n'est pas adopté.*

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Un surcoût de 1 % dites-vous ? Pour une PME, ça compte.

**M. Jean Bizet.** – Exactement !

*L'amendement n°54 rectifié n'est pas adopté, non plus que les amendements n°73 rectifié et 80 rectifié.*

**M. le président.** – Amendement n°48, présenté par M. de Montgolfier et les membres du groupe UMP.

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. »

**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 cela s'est produit en Alsace. Le risque est d'autant plus grand 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.

Il faut donc pouvoir réviser la liste des itinéraires taxables en cas d'évolution forte du trafic due à un report. Le ministre nous a assuré qu'une révision serait possible : inscrivons-le dans la loi.

Dans mon département, le décret a été pris contre l'avis du conseil général. Certes, il y a une recette mais elle est minime. Elle couvrira, dans la Marne, l'entretien de 1 à 2 kilomètres sur un réseau de 4 200 kilomètres de routes départementales. Il faut donc relativiser.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – L'idée est intéressante mais l'amendement n'est pas opérationnel. Qui demanderait la révision ? Quelle collectivité territoriale ? Comment ? Rejet.

**M. Bruno Sido.** – Incroyable !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – De quoi entretenir 1 à 2 kilomètres de routes départementales ? C'est bien la preuve que le réseau taxable est réduit et ne pénalisera pas le transport de proximité... Le décret du 27 juillet 2011 prévoit la possibilité de révision du réseau local taxable. Avis défavorable.

**M. Bruno Sido.** – Autant de départements, autant de situations : on a parlé hier de la collecte du lait, du transport de bestiaux... Deux millions, c'est peu pour la Marne, mais pas pour la Haute-Marne.

Finalement, on touche à l'absurde avec le système proposé : ce que je vise ici, c'est le report du grand transit sur des routes non taxables ; le Gouvernement ne veut pas en entendre parler. C'est contraire à l'esprit du Grenelle.

Dans mon département -pardon !, celui que je préside-, l'administration a refusé de taxer certains axes : les recettes permettraient au moins de boucher les trous !

**M. Gérard Cornu.** – Quel dommage de ne pas accepter cet excellent amendement n°48 ! Grâce aux GPS, les poids lourds emprunteront les itinéraires non taxés et ce sera autant d'entretien à la charge des conseils généraux.

Vous invoquez la simplicité ? Eh bien, confier au département en charge des routes le soin de demander la révision est tout ce qu'il y a de plus simple.

Je ne comprends pas cette position, à moins que vous n'ayez décidé, par principe, de rejeter les amendements de l'opposition. (*M. Jean Bizet applaudit*) Des présidents de conseils généraux siègent sur tous les bancs, écoutez-les !

**M. Jean-Paul Emorine.** – Pour avoir présidé la commission des affaires économiques lors du débat sur le Grenelle, je tiens à dire ici que cet amendement est pleinement justifié.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** – Je soutiendrai cet amendement. J'ai voté l'article 7 avec conviction mais nous devons revoir le réseau taxable. Les SHT, ces fameuses sociétés de télépéage, donneront aux camionneurs les moyens de contourner les réseaux taxés. Les craintes des élus sont justifiées parce qu'elles sont certaines.

**M. René-Paul Savary.** – Monsieur le rapporteur, vous n'êtes guère rassurant... Il faut entrer dans le concret de la réalité du terrain, sinon les présidents de conseils généraux prendront des arrêtés pour interdire certaines sections aux poids lourds. Au moment où l'on cherche à diminuer la dépense publique, va-t-on augmenter la charge d'entretien des routes ? La Marne a déjà hérité de 200 kilomètres de routes nationales d'intérêt local sans compensation pour leur modernisation. Il est d'autant plus nécessaire de prévoir une révision du réseau taxable que nous avons récemment autorisé les 44 tonnes. Nous avons besoin de garanties !

**M. Gérard Roche.** – Je veux faire entendre la voix de la montagne. Un accident, une mauvaise route et on ne peut plus aller à l'école, au travail ou chez le médecin. Je suis parfaitement d'accord avec ce qui vient d'être dit : c'est le bon sens même.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – La carte du réseau taxable a été regardée de près.

Nous ne rejetons pas les amendements de l'opposition au seul motif qu'ils viendraient de l'opposition mais parce qu'ils procèdent d'une mauvaise approche du dispositif : les transporteurs n'auront pas à supporter le poids de la taxe puisqu'elle sera répercutée. Et la majoration s'appliquera quel que

soit l'itinéraire emprunté. C'est écrit en toutes lettres dans la loi.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Ce débat est d'importance, et je salue la volonté des sénateurs d'un système le plus achevé possible alors que rien n'a été fait depuis 2009...

La classification ? Elle est issue d'un décret du 27 juillet 2011, date à laquelle je n'étais pas en fonction. J'assure la continuité de l'État et si je refuse cet amendement, c'est parce que l'article 2 du décret du 27 juillet 2011 prévoit cette révision qui, je l'ai précisé, sera menée par le comité de suivi. Si vous y tenez, je peux donner un avis de sagesse. *(Exclamations à droite)* Votre amendement alourdit la procédure ; nous sommes d'accord sur le fond, j'aurais préféré plus de souplesse. Ce à quoi nous aspirons tous, c'est à voir se nouer un dialogue de confiance avec les collectivités locales.

**Mme Jacqueline Gourault.** – Très bien !

**M. Francis Grignon.** – L'intérêt du transporteur sera de prendre les sections non taxées, de toute façon, pour réduire le montant de l'écotaxe. Cet amendement est nécessaire.

*L'amendement n°48 est adopté et devient un article additionnel.*

*(Marques de satisfaction à droite)*

**M. le président.** – Amendement n°50, présenté par MM. Beaumont et Bizet.

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. »

**M. Jean Bizet.** – J'ignore si j'aurai autant de succès que M. Savary... *(Sourires)* Au vrai, mon amendement aurait dû être déposé par les écologistes : il oblige les collectivités territoriales à utiliser les recettes de l'écotaxe pour développer les transports alternatifs.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Certes ! Mais j'attire votre attention : l'écotaxe doit contribuer aussi au rééquilibrage entre route et fer. Et puis, ce serait se montrer défiant envers les collectivités.

**M. Jean Bizet.** – Je m'incline.

*L'amendement n°50 est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°69 rectifié, présenté par MM. Bizet, Cornu et Pointereau.

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.

**M. Jean Bizet.** – La taxe à l'essieu, définie par la directive 1999, porte sur les poids lourds en raison de leur circulation sur le réseau routier. Elle ne se justifie plus avec la création de l'écotaxe poids lourds.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – La taxe à l'essieu, dont le produit représente 180 millions, compense les dépenses supplémentaires d'entretien liées à la circulation des véhicules de 12 tonnes et plus. N'allons pas déshabiller Paul pour habiller Jacques. Défavorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Ces deux taxes relèvent de chapitres différents de la directive Eurovignette. Cet amendement rendrait nécessaire une modification de la directive. Défavorable. La taxe à l'essieu a déjà été réduite dès la création de l'écotaxe poids lourds, en 2008.

*L'amendement n°69 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°71, présenté par MM. Bizet, Cornu, Doublet, D. Laurent et Pointereau.

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. »

**M. Jean Bizet.** – Certains verront dans cet amendement une provocation. *(On se récrie)* Il s'agit d'autoriser une expérimentation de circulation des poids lourds de 25,25 mètres pour essayer de réduire la distorsion de concurrence de plus en plus vive avec l'Allemagne et les pays scandinaves. En outre, les résultats sont probants, y compris en termes écologiques.

Je vous ai posé une question orale, vous avez laissé à Mme Pau-Langevin, le soin de me dire tout le mal que vous pensiez de cette proposition.

La directive va très probablement être prochainement toilettée. N'allons pas prendre de retard sur l'Europe du nord alors que l'on va vers plus d'harmonisation. Avec une expérimentation, nous resterions dans la course.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Je reconnais bien là l'obstination et la pugnacité de M. Bizet.

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

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Il nous a longuement expliqué en commission son point de vue. On ne saurait adopter un tel amendement sans une étude d'impact préalable. Et comment le justifier par des motifs écologiques ? Le précédent gouvernement, hésitant, avait demandé un rapport à l'Observatoire énergie, environnement, transports, avant de renoncer à un tel projet. La question est très controversée au sein de l'Union européenne. Défavorable.

**M. Jean Bizet.** – Le rapporteur me tend une perche que je saisis. La question soulève bien des émotions, quand il faudrait laisser place à la rationalisation et à la prospective, d'où l'hésitation du précédent gouvernement. Je ne demande qu'une expérimentation. On peut reporter sa mise en œuvre et commencer par l'étude d'impact dont le rapporteur a parlé.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Vous m'avez interrogé sur cette question dès ma prise de fonction. Mme Pau-Langevin vous a répondu pour moi car je me trouvais à un Conseil européen -où nous tenons à manifester notre présence au niveau gouvernemental.

Si des pays se sont engagés dans une expérimentation, d'autres y sont vigoureusement hostiles. Je vous renvoie aux propos de ma collègue autrichienne. Le débat doit avoir lieu au niveau européen, dans le cadre de la révision de la directive sur la dimension des véhicules, sachant que la gageure est de concilier compétitivité et protection de l'environnement. Avis défavorable.

**M. Gérard Cornu.** – Le sujet est d'importance, d'autant que d'autres pays européens ont autorisé cette expérimentation. Il faut y réfléchir sérieusement. L'amendement laissait toute latitude au Gouvernement pour avancer d'un pas mesuré. On ne peut pas toujours remettre à plus tard. Il y va de la compétitivité de nos entreprises.

*L'amendement n°71 n'est pas adopté.*

## Article 8

**M. le président.** – Amendement n°13 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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 Ier 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.

« A 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. »

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Amendement rédactionnel.

*L'amendement n°13 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.*

*L'article 8, modifié, est adopté.*

### Article 9

**Mme Mireille Schurch.** – Cet article renforce le contrôle des transports routiers afin de garantir une concurrence saine au niveau de l'Union européenne entre les transporteurs. Nous y adhérons mais attirons l'attention sur le fait que l'objectif de favoriser le report modal passe aussi par un renforcement des règles sociales. Or celles-ci, minimales, offrent un avantage net à la route : on autorise une durée de travail hebdomadaire de 56 heures, et de 90 heures pour deux semaines consécutives. La France doit militer en Europe pour une harmonisation vers le haut. Espérons que vous saurez en convaincre nos partenaires.

**M. le président.** – Amendement n°98, présenté par le Gouvernement.

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. »

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – L'article 9 actualise le cadre juridique du contrôle. Il est vrai que nous devons militer pour une harmonisation vers le haut. J'ai demandé une harmonisation fiscale, prévue par les textes, avant toute progression dans

l'ouverture à la concurrence. Je m'en suis ouvert au commissaire Kalas.

**Mme Mireille Schurch.** – Très bien.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Avec l'amendement n°98, les contrôleurs nous seront reconnaissants de leur donner les outils juridiques qui leur manquent pour accéder au fichier des immatriculations.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Il s'agit de travailler à limiter les infractions : avis favorable.

**M. Gérard Cornu.** – Dans un esprit constructif, nous souscrivons à cet amendement de bon sens.

*L'amendement n°98 est adopté.*

*L'article 9, modifié, est adopté.*

*L'article 10 est adopté, ainsi que l'article 11.*

### Article 12

**M. le président.** – Amendement n°15 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le propriétaire reste responsable de la garde du bateau.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Cet article autorise le préfet à faire déplacer d'office les bateaux qui gênent la circulation sur les voies d'eau. Il convient de préciser qu'une fois le bateau déplacé, le propriétaire reste pleinement responsable de la garde de celui-ci dans son nouveau stationnement, notamment pour l'entretien et la surveillance.

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

**M. Gérard Cornu.** – Je comprends mal ce que cette question nautique vient faire dans ce texte. N'est-ce pas un cavalier ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Nous nous sommes tellement concentrés sur l'écotaxe, la taxe poids lourds, tellement attendue il est vrai, que l'on en a perdu de vue l'intitulé de ce projet de loi : « diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports ».

*L'amendement n°15 rectifié est adopté.*

*L'article 12, modifié, est adopté.*

### Article 13

**M. le président.** – Amendement n°16, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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. »

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Amendement rédactionnel et de coordination.

*L'amendement n°16,  
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

*L'article 13, modifié, est adopté.*

*L'article 14 est adopté.*

## Article 15

**M. Robert Navarro.** – Avec un peu de bon sens, on peut lever beaucoup de difficultés. Tel est le cas des mesures de ce texte contre les navires poubelles. Merci au Gouvernement. Chaque année, des navires sont abandonnés par leurs propriétaires. A Sète, 500 mètres de quai sont immobilisés. Ils deviennent une vraie source de pollution. Je veux attirer, cependant, votre attention sur le sort des marins de ces navires abandonnés. Les armateurs se désintéressent de leur sort comme de leur navire. L'un d'eux vient de se suicider. Ils sont livrés à eux-mêmes, sans ressources, sans moyens, sans nourriture. Il faut renforcer les dispositions internationales relatives à leur rapatriement.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Merci de votre soutien. L'abandon de navires touche toutes les

régions, avec les risques de pollution que cela entraîne. Des centaines de milliers d'euros sont en jeu, à la charge de la puissance publique. Sachez que la France se veut une vraie force de proposition sur le problème que vous évoquez.

**M. le président.** – Amendement n°17 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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. »

**M. Roland Ries, rapporteur.** – La commission est favorable à cet amendement rédactionnel et de coordination.

*L'amendement n°17 rectifié,  
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

*L'article 15, modifié, est adopté.*

## Articles additionnels

**M. le président.** – Amendement n°78, présenté par M. Fichet.

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. »

**M. Jean-Luc Fichet.** – Je retire cet amendement, qui n'a pas reçu l'aval de la commission.

*L'amendement n°78 est retiré.*

*L'article 16 est adopté,  
ainsi que l'article 17*

**M. le président.** – Amendement n°72, présenté par MM. Bizet et Revet.

Après l'article 17

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - A 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.

**M. Jean Bizet.** – M. Revet, spécialiste du transport maritime, aurait mieux défendu cet amendement, que moi.

Après les catastrophes du Prestige, de l'Erika, du Rena, la France souhaite que la communauté maritime internationale se dote des moyens de redevenir sereine. Certes indispensable, la protection d'une double-coque ne saurait suffire. Elle doit être complétée par des installations de sécurité passive embarquée, en particulier des systèmes de récupération rapide des polluants appelés FOR (*Fast Oil Recovery System*).

Le trafic maritime aura doublé d'ici vingt ans et 80 % du trafic se fera par voie maritime, sachant que 80 % de ce trafic maritime mondial passe par la Méditerranée et la façade maritime française. La France pourrait faire prévaloir, au regard du principe de précaution, les mesures d'urgence pour la prévention des pollutions maritimes et des marées noires.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Il est souvent rageant de voir qu'il faut des catastrophes pour que les États prennent des mesures. Il existe des techniques fiables pour empêcher une fuite de s'aggraver. Est-il possible de les rendre obligatoires et comment ? La commission a émis un avis de sagesse. Le Gouvernement peut-il nous éclairer ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – J'aurais eu scrupule à donner un avis défavorable à M. Revet mais M. Bizet y est habitué. (*Sourires*)

**M. Jean Bizet.** – En effet !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – L'amendement de M. Revet procède du souci légitime de prévenir les marées noires. Mais l'obligation qu'il entend instituer relève de la compétence exclusive de la Commission européenne. La France ne peut imposer aux navires sous pavillon étranger de s'équiper, et n'obliger que les navires battant notre pavillon pèserait sur leur compétitivité.

Cela étant, nous partageons pleinement votre préoccupation. La France est active au plan international. Elle a déposé des propositions à l'Organisation maritime internationale pour améliorer la prévention des pollutions.

**M. Jean Bizet.** – Je m'attendais à votre réponse. Il est clair que la question ne peut trouver de solution nationale. Au bénéfice de votre engagement à porter la question au niveau européen, je le retire.

*L'amendement n°72 est retiré.*

## **Article 18**

**M. le président.** – Amendement n°20 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéas 10, 24, 26, 27, 48, 57, 63

Supprimer ces alinéas.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – La commission est favorable à cet amendement rédactionnel et de coordination.

**M. le président.** – Amendement n°21, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéas 72 à 76

Supprimer ces alinéas.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Même logique que le précédent.

**M. le président.** – Amendement n°22 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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 ; ».

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

**M. Ronan Dantec.** – Les missions des fonctionnaires des affaires maritimes sont centrales pour prévenir la pollution. J'en profite pour dire que la question, monsieur le ministre, doit être traitée plutôt au niveau européen qu'à celui de l'OMI.

*Accepté par le Gouvernement,  
l'amendement n°20 rectifié est adopté,  
ainsi que les amendements n°21 et 22 rectifiés.*

*L'article 18, modifié, est adopté,  
ainsi que les articles 19, 20 et 21.*

### Article additionnel

**M. le président.** – Amendement n°97, présenté par le Gouvernement.

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 ».

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Cet amendement étend à la Corse l'application de l'article

L. 5431-3 du code des transports afin de permettre à la collectivité territoriale de Corse d'infliger des amendes administratives aux opérateurs exploitant un service régulier de transport en méconnaissance des obligations de service public fixées par la collectivité.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – La commission était restée perplexe : la collectivité de Corse n'a donc pas faculté d'infliger ces amendes administratives ? Voilà bien un exemple du génie de complexification des dispositions légales. Favorable.

*L'amendement n°97 est adopté  
et devient un article additionnel.*

### Article 22

**M. le président.** – Amendement n°24, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – La commission approuve cet amendement qui prévoit le cas où le capitaine ne voudrait pas séparer le mineur de ses parents consignés.

*L'amendement n°24,  
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°25, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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,

**M. Roland Ries, rapporteur.** – La commission est favorable à cet amendement.

*L'amendement n°25,  
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°23, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – La commission accepte cet amendement de coordination.

*L'amendement n°23,  
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

*L'article 22, modifié, est adopté.*

### Article 23

**Mme Isabelle Pasquet.** – L'activité et l'emploi reculent toujours plus dans le secteur maritime. D'autant que se développe l'usage des pavillons de complaisance, sous lesquels les marins sont employés à bas coût.

Il est temps d'aller vers une harmonisation européenne. Il y va de l'avenir de la filière française car les distorsions de concurrence deviennent structurelles. Les contrats précaires, passés *via* des sociétés d'intérim, se multiplient. On peut désormais battre pavillon français sans employer un seul marin français à bord ! Et certains osent prétendre que les difficultés du secteur tiendraient au manque de compétitivité de nos entreprises ! Nous devons travailler à la création d'un pavillon européen équivalent au pavillon français de premier registre pour enrayer la concurrence déloyale et responsabiliser les acteurs du transport maritime.

**M. Robert Navarro.** – Comme l'article 15, celui-ci était attendu. Avec M. Revet, nous préconisons depuis 2009 l'adoption de telles dispositions. Lors de la transposition, on n'a pas utilisé toutes les marges de manœuvre qui nous étaient laissées. Cet article est donc bienvenu, même s'il ne règle pas tout. En étendant les conditions de l'État d'accueil à l'ensemble des personnels navigant des navires effectuant une prestation de service dans nos eaux territoriales, on n'en fait pas moins un grand pas en avant.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Le dispositif était très attendu. La presse s'en est emparée ; il est vrai qu'il méritait d'être mis en évidence car, dans un domaine marqué par une concurrence exacerbée, il fallait être attentif à la question des règles sociales. Mme Schurch a dit combien préjudiciable était la surenchère à la

compétitivité. Il fallait, au-delà, se donner les moyens du contrôle. La concurrence ne peut se faire à n'importe quel prix. Exiger que tous les opérateurs respectent certaines règles sociales était donc légitime. Ce texte, élargit le champ d'application des dispositions du décret du 16 mars 1999, qui tiennent au contrat de travail, aux règles relatives à la durée du travail, aux congés, à la rémunération, à la protection sociale, mais aussi à la langue du travail à bord. Il étend, ensuite, le régime des conditions de l'État d'accueil aux prestations en mer, telle l'installation d'éoliennes *offshore*.

Cet article s'inscrit dans le cadre du règlement du 7 décembre 1992, il va aussi loin que le droit européen le permet.

Ces dispositions préexistantes auraient pu être appliquées depuis des années. Il y a manqué la volonté politique. M. Navarro a fait allusion à la SNCM, j'ai traité le dossier Sea France en qualité de ministre et d'élu local. Il faut entreprendre un travail de fond et de conviction sur ces sujets, je souhaite pouvoir accompagner tous les armements en difficulté. Vous pouvez compter sur mon engagement !  
*(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

**M. le président.** – Amendement n°36 rectifié, présenté par Mme Didier, M. Billout, Mme Schurch, M. Le Cam, Mmes Assassi et Beauvils, 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.

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.

**Mme Évelyne Didier.** – Je partage l'analyse de Mme Pasquet. Pour autant, notre démarche est de tout faire, comme l'a dit M. Navarro, pour obtenir le statut le moins mauvais possible pour les gens de mer. Il n'y a pas là de contradiction.

Je me suis intéressée, il y a quelques mois, à ce sujet difficile des questions maritimes. L'Europe a ouvert le transport maritime à la concurrence en 1982, et le cabotage en 1992, sans se mettre d'accord sur un pavillon européen, d'où une course au moins-disant social et une concurrence déloyale.

Cet article 23 répond aux préoccupations de ma proposition de loi. Il ne fait pourtant pas mention des plus récentes modifications du code du travail ; il ne garantit pas, par exemple, l'effectivité du droit à congés payés. Il est indispensable que le code renvoie

au code du travail pour s'assurer qu'il sera tenu compte des évolutions de celui-ci.

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Merci à Mme Didier de son engagement et à M. Navarro de sa connaissance du transport maritime. Cet amendement n°36 rectifié est utile pour compléter l'article 23, pierre angulaire de la réforme maritime. Favorable.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Cet amendement simplifie utilement le texte en renvoyant au code du travail en lieu et place d'une liste. Ainsi le droit du travail, s'il évolue, s'appliquera-t-il automatiquement aux gens de mer. C'est plus protecteur. Favorable.

*L'amendement n°36 rectifié est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°101, présenté par le Gouvernement.

Alinéas 51 et 53

Remplacer les mots :

voie réglementaire

par le mot :

décret

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Permettez-moi de présenter mes trois amendements à la suite. Celui-ci est rédactionnel.

**M. le président.** – Amendement n°100, présenté par le Gouvernement.

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.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Celui-ci ratifie l'ordonnance du 2 novembre 2012 portant réforme pénale maritime.

**M. le président.** – Amendement n°99 rectifié, présenté par le Gouvernement.

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.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Le code du travail étant pour partie applicable aux gens de mer, le code des transports l'adaptant en tant que de

besoin, les infractions au droit du travail ne peuvent relever de deux juridictions différentes.

**M. Roland Ries.** – Avis favorable à ces trois amendements.

*L'amendement n°101 est adopté.*

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Ratifier ainsi une ordonnance, par amendement, est plutôt troublant, d'autant qu'il n'y avait pas urgence.

*L'amendement n°100 est adopté.*

*L'amendement n°99 rectifié est adopté.*

**Mme Isabelle Pasquet.** – Les élus de Marseille et des Bouches-du-Rhône sont inquiets pour l'avenir de la SNCM et de la CMM, plus généralement de celui de la filière maritime.

L'article 23 applique ni plus ni moins le régime des travailleurs détachés de la directeur Bolkestein aux gens de mer. M. Bocquet y reviendra dans ses travaux au sein de la mission d'information sénatoriale. Ce texte est donc loin de ma proposition de loi : je voulais un pavillon européen correspondant au pavillon français de premier registre. Cet amendement ne parle que des travailleurs étrangers détachés, non des marins français. Je voterai contre, tout en reconnaissant le travail fait.

**Mme Samia Ghali.** – Je suis Mme Pasquet. La situation à Marseille est préoccupante.

**M. Robert Navarro.** – Pour avoir suivi l'affaire de la SNCM, je ne comprends pas la réaction de mes collègues : s'il est bien un article qui aidera la SNCM, c'est cet article 23.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Je suis moi aussi surpris de ces propos. Vos travaux, madame Pasquet, nous ont inspirés. Nous sommes allés aussi loin que l'autorisent les contraintes européennes.

Notre responsabilité politique est de défendre les acquis sociaux et de soutenir les avancées. Le Gouvernement assume ce dispositif qui apportera une plus-value sociale aux gens de mer. Je le leur ai dit, *in situ*, je leur dirai encore : s'il est peut-être décevant, le dispositif va incontestablement dans le sens du mieux-disant social. Nous nous battons au quotidien pour la pérennisation des activités maritimes. Reconnaissez que nous avons eu le courage que d'autres n'ont pas eu. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

*L'article 23, modifié, est adopté.*

*L'article 24 est adopté.*

## **Titre VI**

**M. le président.** – Amendement n°26, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Dans l'intitulé de cette division

remplacer les mots :

à l'outre-mer

par les mots :

aux outre-mer

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Cet amendement aligne l'intitulé du titre VI sur l'intitulé du ministère des outre-mer.

*L'amendement n°26,  
accepté par le Gouvernement, est adopté.*

*Le titre VI est ainsi rédigé.*

## Article 25

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Je présenterai conjointement les amendements n°s 27, 28, 29, 30 rectifié, 32 et 77.

**M. le président.** – Amendement n°27, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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. »

Amendement n°28, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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.

Amendement n°29, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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 »

Amendement n°30, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéas 11 à 31

Remplacer ces alinéas par trois paragraphes ainsi rédigés :

... - Les 1° à 5° et 7° du II, 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 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 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.

Amendement n°31, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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 ».

Amendement n°32, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

Amendement n°77, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéas 60 et 64

Remplacer le mot :

régional

par le mot :

interrégional

**M. Roland Ries, rapporteur.** – Ces amendements sont de précision et de rectification ; l'article concerne l'application des dispositions du texte à l'outre-mer.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Favorable.

*L'amendement n°27 est adopté,  
ainsi que les amendements  
n°s 28, 29, 30 rectifié, 31, 32 et 77.*

*L'article 25, modifié, est adopté.*

## Interventions sur l'ensemble

**M. Jean Bizet.** – Monsieur le ministre, je n'oublie pas que j'ai voté le Grenelle. Je n'oublie pas non plus que nous vivons dans un monde ouvert. Or, je n'ai pas trouvé, dans ce texte, le souci de la compétitivité. Notre industrie représente seulement 12 % de notre PIB, 50 % de moins que notre partenaire allemand. Soyons honnêtes : cette difficulté ne date pas d'hier, ni même d'avant-hier...

Je regrette votre choix d'appliquer l'écotaxe sans discernement, qui pèsera sur les transporteurs mais aussi, quand on connaît le déséquilibre des négociations commerciales, sur les producteurs. Élu du grand ouest, je sais que l'agriculture a reculé chez nous de 17 % en dix ans, quand elle a crû de 60 % en Allemagne. Notre filière porcine a enregistré une baisse de 14 %, quand elle progressait de 37 % outre-Rhin.

J'avais souhaité des exemptions parce que je ne veux pas d'une écologie punitive ; je plaide au contraire pour une écologie ouverte, incitative, réformatrice et, pourquoi pas, réparatrice. Ce texte n'est pas dans l'esprit du Grenelle.

Comme la majorité des membres du groupe UMP, je m'abstiendrai.

**Mme Odette Herviaux.** – Ce texte, apparemment technique, est éminemment politique. J'en veux pour preuve la dernière intervention du ministre : il a dit sa volonté que la France retrouve toute sa place dans le transport maritime cher à mon cœur.

Nous avons essayé de concilier dynamisme économique, protection de l'environnement et progrès des droits sociaux. Il y a désormais urgence à renforcer la prévention des marées noires en Europe et au sein de l'OMI. Cette organisation s'intéresse aux nouvelles technologies pour la protection des zones polaires, j'espère qu'elle éprouvera autant d'intérêt pour la protection des zones peuplées et des côtes européennes en particulier...

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Nous avons été sensibles, monsieur le ministre, à votre volonté d'aboutir à une écotaxe simplifiée et travaillée avec les professionnels. Je ne comprends pas l'amertume de ceux qui l'ont soutenue en 2009. Nous avons repoussé, avec notre excellent rapporteur Roland Ries, tous les amendements qui la vidaient de sa substance. Le groupe socialiste votera ce texte. *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

**M. Michel Teston.** – Ce texte comporte des avancées. Pour le ferroviaire, je citerai la possibilité de conventions tripartites en zone frontalière ou la lutte contre le vol de câbles en cuivre grâce à l'assermentation de nouvelles catégories d'agents.

Pour la route, le texte a le grand mérite de proposer un système simple de répercussion de l'écotaxe sur les chargeurs et donneurs d'ordre. Le souci de

préserver l'équilibre entre les territoires n'est pas absent du dispositif de l'écotaxe puisque le taux en variera selon les régions.

Pour le transport fluvial, citons la possibilité de déplacer d'office les épaves. Pour le maritime, enfin, l'extension des conditions sociales de l'État d'accueil aux navires opérant dans nos eaux territoriales est une véritable avancée, comme l'affirmation du principe de la responsabilité du propriétaire du navire en cas de pollution.

Compte tenu de l'intervention de M. Bizet, je retire ma demande de scrutin public. Nous pouvons procéder plus simplement... *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

**M. Ronan Dantec.** – L'écotaxe va enfin être mise en œuvre, et nous le devons à un gouvernement de gauche. Après les propos de M. Bizet, on comprend pourquoi il ne s'est rien passé ces dernières années... Si nous devons le Grenelle à l'ancienne majorité, une partie de celle-ci continue de penser que l'écologie coûte trop cher. C'est précisément ce raisonnement qui a plombé notre compétitivité. Avec cette écotaxe, nous dégageons une ressource pour moderniser notre appareil productif -les infrastructures en font partie. Nous enclenchons cette dynamique qui a manqué à l'agriculture française, là où son homologue allemande s'est accrochée aux flux financiers créés par la transition écologique.

Cette loi en appelle d'autres pour assurer l'équité entre les territoires -question importante dont nous avons longuement débattue hier soir- et avancer sur le transport maritime. Sur ce dernier point, l'échelon européen est le seul pertinent ; l'OMI, elle, est aux prises avec une mondialisation débridée... La France doit jouer un rôle moteur.

Le groupe écologiste votera ce texte. *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Nous avons abordé ce texte, dont bien des dispositions étaient depuis longtemps dans les tuyaux, dans un esprit constructif.

Le projet de loi sort enrichi de nos travaux, parfois contre l'avis du Gouvernement. Je retiens que le ministre s'est engagé à fournir la liste des sections de routes déclassées -j'espère l'obtenir avant six mois... Je retiens aussi que le Sénat a refusé nos amendements sur l'écotaxe. Croyez bien que nous serons vigilants à l'heure du bilan.

Au total, ce texte répond aux attentes des acteurs du transport, sans apporter les réformes structurelles que nous attendons, dont celle du ferroviaire. Je le voterai. Certains membres de mon groupe s'abstiendront.

**M. Francis Grignon.** – Ce texte comporte des mesures intéressantes sur le ferroviaire, le maritime et le fluvial.

Puisque M. Teston a parlé du ferroviaire, je salue la transparence des comptes de la SNCF envers les régions.

**M. Christian Bourquin.** – Ce serait bienvenu !

**M. Francis Grignon.** – J'avais étudié, à la demande de M. Bussereau, la meilleure façon d'aborder l'ouverture à la concurrence des TER et TET, inéluctable en 2019. J'espère que nous aborderons la question lors de l'examen de la grande loi annoncée. Ne nous faisons pas tailler des croupières, comme cela s'est passé pour le fret ! Ce texte est une première avancée.

Élu alsacien, je défends l'écotaxe depuis 2006 ; je continuerai de le faire malgré ses imperfections. Je remercie mes collègues pour ce qu'ils ont fait pour ma région. Je relève que la taxe est neutre pour les entreprises de transport, même si les plus petites d'entre elles pourront avoir des difficultés dans les négociations avec les donneurs d'ordre.

Les élus alsaciens de l'UMP voteront ce texte.

**M. Alain Bertrand.** – Ce texte est courageux, précis et efficace. Monsieur Bizet, du développement durable dépend en partie l'avenir de l'économie. Et puis mieux vaut une écotaxe de 1,2 milliard que des cadeaux aux plus riches...

Bien sûr, j'aurais préféré qu'on traite de l'aménagement du territoire dans ce texte. Mme Duflot s'est engagée à le faire dans une future loi de programmation après le vote de notre résolution sur la ruralité. J'appelle le Gouvernement à redonner le moral aux territoires ruraux.

En tout cas, c'est une bonne loi et je vous félicite pour le travail accompli. (*Applaudissements à gauche*)

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** – Le recouvrement de l'écotaxe représente un formidable défi technologique. On n'a pas assez souligné que 250 000 camions étrangers paieront. Et l'on en voit beaucoup sur la RN 10...

**M. Christian Bourquin.** – Et sur l'A 9 !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** – Nous avons besoin de ce flux financier que créera l'écotaxe. Son caractère écologique tient à la répercussion ; avec ce texte, nous faisons aboutir le Grenelle et la logique utilisateur-payeur. Nécessité écologique mais aussi économique pour des transporteurs dont les marges sont réduites à 1,5 %.

Enfin, je me réjouis de l'abandon de l'expérimentation alsacienne. Il faut une expérimentation nationale à blanc. Le PPP ? Sa logique est économique, non politique.

**M. Jean-Claude Lenoir.** – Très bien !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** – C'est vous, monsieur le ministre, qui portez cet énorme dossier à terme. C'est cela, la continuité de l'État. Et je me

réjouis que vous ayez accepté un suivi. Le Sénat a fait du bon travail.

**Mme Mireille Schurch.** – Ce texte, qui concrétise les engagements du Grenelle, a fait l'objet des tentatives de remise en cause par l'opposition, quand nous pensions le sujet consensuel. Il a aussi soulevé des craintes chez les élus ruraux. D'après nous, l'aménagement du territoire passe par la lutte contre la désindustrialisation. L'écotaxe financera justement de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires dans les zones enclavées et les zones rurales qui souffrent depuis des années du désengagement de l'État.

Cette écotaxe favorise les circuits courts. Si elle avait existé, sans doute le scandale de la viande chevaline ne se serait pas posé dans les mêmes termes.

En revanche, nous regrettons le recours à un PPP et la formidable rémunération, 280 millions par an, allouée à l'opérateur. Ces sommes auraient dû aller à l'Afitf.

Cela dit, nous attendons la grande réforme qui verra la famille ferroviaire réunie. La libéralisation du rail ne doit pas avoir lieu tant que l'harmonisation sociale n'est pas faite en Europe. M. le ministre partage cette vision, je m'en réjouis.

Nous soutiendrons ce texte courageux qui rend l'écotaxe effective. (*Applaudissements à gauche*)

*L'ensemble du projet de loi, modifié, est adopté.*

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Je suis reconnaissant au Sénat de son soutien à ce texte et de la qualité de nos échanges. Merci pour votre confiance.

Je veux saluer le rapporteur, M. Ries, et le rapporteur pour avis, Mme Des Esgaulx, pour leur travail.

Peut-être une petite déception... Je n'ai pas réussi à convaincre M. Bizet de la détermination du Gouvernement à accompagner un secteur soumis à des concurrences déloyales inacceptables. Les transporteurs sont présents dans toutes nos régions : la proximité est un enjeu majeur. La commission de suivi donnera, dans la durée, toutes les chances de succès au dispositif de l'écotaxe. Notre souci va aussi à l'aménagement du territoire, *via* l'objectif de report modal, et aux moyens donnés à l'Afitf d'accompagner les initiatives. Tous les modes de transport sont complémentaires et je salue l'engagement de nos petits transporteurs, que je connais bien. J'espère, monsieur Capo-Canellas, avoir fait mentir le cardinal de Retz. La liste des routes déclassées ? La voici. (*M. le ministre brandit un document*) Elle existe.

Oui, madame Didier, madame Schurch, la sécurité maritime doit être au cœur de nos préoccupations, comme doit l'être la question sociale.

Ce projet répond aux objectifs du Grenelle et du triptyque du développement durable : l'environnement, le social et l'économique. Merci à Mme Des Esgaulx d'avoir rappelé que l'écotaxe touchera les transporteurs étrangers.

Merci à M. Grignon de son soutien. Je regrette que vos arguments n'aient pas plus que les miens convaincu M. Bizet. (*Sourires*) C'est avec conviction et sincérité que nous avons travaillé. C'est l'exigence de crédibilité du dispositif qui nous a guidés. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Raymond Vall**, président de la commission du développement durable. – Le pari n'était pas gagné d'avance. Mais l'échange a été riche et je remercie tous nos collègues, qui ont fait avancer le débat. Merci à Mme Des Esgaulx, qui a défendu les aspects technologiques et économiques de ce texte, sur lequel elle a pris honnêtement position. Merci à Roland Ries, qui a su améliorer le texte.

Je veux dire à M. Bertrand que la concertation, sur l'écotaxe, a prévalu. L'Allemagne a déjà adopté cette taxe : l'économie allemande n'en a pas pour autant souffert. Cette taxe est un pas vers la modernité. Notre ministre des transports a fait preuve d'un souci de dialogue et d'une grande compétence, sur laquelle nous comptons, bien que son ministère manque encore quelque peu de moyens. (*Applaudissements à gauche*)

## Éco-participation (Procédure accélérée)

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle la discussion 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. (Procédure accélérée)

### Discussion générale

**M. Gérard Miquel**, auteur de la proposition de loi. – Lors de la loi de finances pour 2013, le Sénat a voté un amendement prolongeant le mécanisme de l'éco-participation sur les D3E, qui n'a pu prospérer pour les raisons que l'on sait.

Nous y revenons ici. Le mécanisme visé est vertueux : il assure le financement du recyclage des déchets historiques, orphelins, avec le souci de responsabiliser les producteurs. Quatre éco-organismes ont été mis en place, l'un d'entre eux assure plus de 80 % du marché : on peut s'interroger sur le nombre des habilitations.

La performance de collecte est de 7 kg/habitant, sachant que 22 kg/habitant sont mis sur le marché. Il faut donc aller plus loin. Les collectivités territoriales

jouent un rôle actif. Le traitement des collectes est assuré par des opérateurs retenus sur appel d'offre, dont des opérateurs associatifs. Écosystème a permis de soutenir ces opérateurs, dont Emmaüs, et de soutenir l'emploi -la filière représente 3 500 emplois, dont 1 500 dans l'économie sociale et solidaire.

Il faut aussi lutter contre les exportations illicites, d'autant que dans les pays de destination, le recyclage est assuré dans des conditions indignes.

Le régime en vigueur en France a permis de structurer une des filières les plus performantes d'Europe. Mais la filière des D3E est encore jeune, les installations ne sont pas amorties et toutes les capacités ne sont pas installées. La répercussion a pour contrepartie la prise en charge des déchets historiques, dont le volume reste encore très élevé : 92,9 % en moyenne. Le seuil de 50 % ne sera, au mieux, atteint qu'en 2019. Une étude de l'association CLCV indique que les consommateurs sont favorables à 85 % au maintien de l'affichage de l'éco-participation.

Pour toutes ces raisons, je vous invite à proroger ce mécanisme jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**M. Alain Houpert**, rapporteur de la commission du développement durable. – Ce texte d'apparence modeste, aura des conséquences majeures sur la politique environnementale. En vertu du régime de la responsabilité élargie du producteur, il met en œuvre le principe du « pollueur-payeur », conformément à la directive de 1975 sur les déchets. En France, la loi du 15 juillet 2005 a introduit le principe de responsabilité des producteurs, appelés soit à mettre en place un système propre de collecte et de traitement, soit à adhérer à l'éco-organisme agréé. Des objectifs chiffrés ont été fixés. Les D3E comprennent les gros et petits appareils ménagers et les écrans, jusqu'au simples lampes. La création de cette filière a été imposée par la directive Déchets du 27 janvier 2003 transposée par le décret du 20 juillet 2005. La nouvelle directive impose un objectif chiffré de 4 kilos par an et par habitant en 2006 et une obligation de reprise gratuite des vieux appareils. La filière française, qui est en vigueur depuis le 15 novembre 2006, repose sur quatre opérateurs, dont Écosystème. En 2011, sur 1,4 million de tonnes d'équipement, Écosystème en a traité 74 % et 6,9 kilos par habitant et par an de D3E ont été collectés. Il existe donc un gisement de valorisation. En 2011, la filière a évité 70 millions de dépenses aux collectivités territoriales et les éco-organismes ont reversé 32 millions à leurs partenaires. Elle est une filière d'emplois, comme l'a rappelé M. Miquel.

Se pose, cependant, le problème des déchets historiques, ceux mis sur le marché avant le 13 août 2005. Il serait dommageable que les producteurs cherchent à répercuter les coûts de leur traitement sur l'aval de la filière, d'où l'obligation d'afficher le montant de l'éco-contribution sur la facture. Mais ce dispositif

prendra fin en 2013, alors que le stock des déchets historiques -encore très élevé : 93 % des collectes- restera supérieur à 50 % jusqu'en 2019 -date à laquelle il serait envisageable de revenir à un système de droit commun. D'où cette proposition de loi qui vise à proroger le dispositif et corriger une erreur matérielle.

On ne peut que souscrire à cet objectif. La commission du développement durable a adopté ce texte en l'assortissant d'un amendement de cohérence. Il s'agit de minimiser les coûts de fin de vie de produits tout en garantissant un recyclage de qualité, en informant mieux les citoyens et en sécurisant des opérateurs de traitement. La filière des D3E est jeune, ne la fragilisons pas par la disparition prématurée de la contribution visible. Ainsi, nous léguons à nos enfants une belle planète. *(Applaudissements à droite)*

**Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.** – Ce texte vise à proroger un dispositif indispensable pour la filière : la contribution visible. Il répond à l'inquiétude des acteurs, notamment des associations Emmaüs et Envie. Comme l'a rappelé M. Miquel, un amendement avait été adopté en loi de finances, qui n'a pu prospérer. Je le remercie d'y être revenu. La filière travaille pour le développement des énergies renouvelables, où nous voulons créer 100 000 emplois en trois ans, et pour l'économie circulaire. Il faut transformer nos modes de consommation, passer du tout jetable au recyclable, à la valorisation des déchets et à l'éco-conception. Derrière nos déchets, il y a des métaux, des terres rares, des emplois, non délocalisables. « Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme », disait Lavoisier.

La France est treizième sur vingt-sept pour le taux de recyclage des déchets en Europe. D'autres pays arrivent à un taux de mise en décharge de seulement 5 %, quand nous sommes encore à 34 %. J'ai voulu que le Gouvernement propose un plan stratégique. Des réflexions sont en cours sur l'obsolescence stratégique des produits -je pense aux travaux de Jean-Vincent Placé, qui méritent d'être encouragés.

Sur la filière D3E, l'éco-contribution finance le traitement des déchets historiques. Le Gouvernement est entièrement favorable à ce texte qui repousse la date d'extinction du dispositif à 2020. Cela aidera à lutter contre les exportations illicites et à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés. Cette proposition de loi est très attendue par les acteurs de l'économie sociale et solidaire, porteuse d'emplois. Les déchets historiques comptent encore pour plus de 90 %. J'ajoute que la nouvelle directive imposera un taux de collecte double par rapport à celui d'aujourd'hui.

Je salue le travail du président du conseil national des déchets qu'est Gérard Miquel, sa contribution au

plan Déchets 2020. J'espère que ce texte sera adopté à l'unanimité, comme en commission.

**M. Jean-Claude Requier.** – La part des déchets historiques demeure très élevée. Or, ils comportent des substances dangereuses pour l'environnement et la santé et leur recyclage permet de récupérer des métaux et des terres rares.

Favoriser leur traitement évitera l'exportation vers des pays où n'existe aucune garantie : on y voit des enfants travaillant dans les décharges.

M. Miquel propose de proroger le dispositif de l'éco-contribution visible jusqu'en 2020, date à laquelle les déchets nouveaux deviendront plus nombreux que les déchets historiques.

La filière a fait ses preuves. Utile à la collectivité, elle est créatrice d'emplois et l'éco-contribution visible a une vraie valeur pédagogique, bien nécessaire alors que la nouvelle directive va doubler les exigences de recyclage.

Il faut sensibiliser tous les acteurs pour modifier les comportements. Alors que l'immatériel envahit notre univers, il faut intégrer les préoccupations environnementales sur tout le cycle de production et de consommation. Nous renouvelons constamment nos équipements, donc nos rejets. Les fabricants se ne privent pas d'user de tous les moyens pour nous pousser à renouveler nos ordinateurs. Autant de déchets qui s'accumulent. Le groupe du RDSE ne peut donc que soutenir ce texte qui met en application le principe du pollueur-payeur. Gérard Miquel fut un pionnier en matière de collecte sélective ; au départ ses propositions furent accueillies avec une certaine fraîcheur par les vieux conseillers généraux. Depuis, l'idée a fait son chemin.

Clemenceau disait que la guerre est une chose trop sérieuse pour être laissée aux seuls militaires. Le paraphrasant, j'ajoute que l'environnement est une chose trop sérieuse pour être laissé aux seuls écologistes. *(Rires et applaudissements à gauche)*

**M. Jean-Vincent Placé.** – Rejoignez-nous !

**M. Raymond Vall, président de la commission du développement durable.** – C'est du Mézard !

**M. Ronan Dantec.** – L'amendement voté au Sénat en loi de finances fut la victime collatérale d'un débat plus général. Il n'en ira pas de même ici.

La prorogation de l'éco-participation visible sécurise le financement de la filière. Les écologistes soutiennent ce mécanisme, fondé sur le principe pollueur-payeur, d'autant que la consommation de produits de haute technologie, comme les tablettes et les *Smartphones*, va produire de nouveaux déchets en nombre.

Ce dispositif aide aussi à lutter contre les exportations illégales de déchets, qui s'effectuent en violation de la convention de Bâle de 1992.

Autre atout de la filière, sa dimension sociale : nous avons besoin d'emplois d'insertion.

Proroger ce mécanisme consolidera la filière HQE au moment où les objectifs européens deviennent de plus en plus ambitieux. L'enjeu économique et social rejoint les exigences environnementales, car le recyclage de métaux et terres rares est essentiel. A l'heure où l'État réduit ses dotations, il faut trouver le moyen d'éviter aux collectivités d'accroître leurs charges grâce à l'autofinancement de la filière.

J'ajoute que les consommateurs soutiennent ce mécanisme. 85 % sont favorables au maintien de l'affichage séparé de l'éco-contribution, selon une enquête de la CLVC de 2012.

Veillons, enfin, au respect de la loi : il est bien des pratiques illégales sur internet qui ne respectent pas les obligations d'affichage. Avec l'éco-conception et l'augmentation de la durée légale de garantie, on pourra lutter contre l'obsolescence programmée des produits. C'est en généralisant les comportements responsables que l'on atteindra nos objectifs. *(Applaudissements sur les bancs écologistes)*

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Président d'une communauté de communes, j'ai compétence sur la collecte de D3E, qui a pris sa place dans le tri sélectif. La filière a été créée en 2006, après transposition de la directive de 2002 qui vise à responsabiliser les producteurs. Elle repose sur des éco-organismes qui gèrent la collecte et le traitement, en se finançant par l'éco-participation. Les déchets sont collectés soit par les distributeurs dans le cadre du un pour un, soit par les collectivités territoriales, soit par les opérateurs de l'économie solidaire. Chaque année, ce sont 25 kg par habitant qui sont mis sur le marché ; 5,7 kg sont collectés aujourd'hui. Ce qui souligne l'intérêt du dispositif qui doit expirer cette année. Il y avait urgence à agir. Gérard Miquel, qui avait anticipé dans la loi de finances, y revient aujourd'hui.

Il faudra veiller sur l'amont pour diminuer en aval la quantité de matières à recycler. Et lutter contre la stratégie de l'obsolescence programmée, qui a un fort impact sur la création de déchets. Il faut, conformément aux ambitions du Grenelle, passer du tout jetable au tout utile, avec une société du recyclage et du réemploi. Une telle politique favorise l'emploi, en particulier dans l'économie sociale et solidaire.

Il était urgent d'agir pour conforter la filière. Ce texte apporte une réponse mais il faut, au-delà, mettre en place une politique volontariste. C'est une première pierre apportée à une grande cause. Le groupe socialiste votera ce texte.

**Mme Évelyne Didier.** – Merci à M. Miquel et à M. Houpert de leur excellent travail. Depuis sa création en 2006, la filière D3E n'a cessé de se développer : fin 2010, elle touchait 59 millions de Français. Les collectivités territoriales sont responsables des deux tiers de la collecte, la distribution d'un gros quart, le

reste étant collecté par les acteurs de l'économie sociale et solidaire.

Toutefois, seulement 11 % de ces déchets sont destinés au réemploi et 1,3 % effectivement réemployés tels quels. La réutilisation de pièces détachées représente moins de 0,1 % de la masse des D3E collectés, ce qui ne facilite pas la réparation d'équipements électriques et électroniques parfaitement réemployables une fois les pièces défectueuses remplacées. Il faut en finir avec l'incinération et en venir à l'éco-conception, passer d'un modèle curatif, ou l'on s'épuise à réduire des externalités négatives, à un modèle préventif.

La sophistication croissante d'équipements électroniques conduit à utiliser des métaux toxiques, mais aussi des terres rares dont la Chine est en passe de s'assurer le monopole de production. La filière de recyclage des D3E est donc une mine d'or au propre comme au figuré.

Ce texte a pour objet de sécuriser le financement de la collecte des déchets historiques jusqu'en 2020, date à laquelle ils représenteront 50 % des déchets. Au-delà, le tout est de soutenir une filière d'avenir pour notre pays, qui peut servir d'exemple à travers le monde. Le groupe CRC votera ce texte sans réserve. *(Applaudissements)*

**M. Yves Détraigne.** – Tout a été dit sur ce sujet consensuel. En tant que maire d'une commune de Champagne-Ardenne où fut créée la première déchetterie, je ne peux qu'approuver ce texte. Le principe de la responsabilité élargie du producteur est vertueux : il envoie un signal au consommateur et finance son recyclage.

Grâce à la contribution visible, nous avons bâti une filière des D3E à haute qualité environnementale. Ses atouts sont nombreux bien qu'elle soit encore jeune et en devenir. Pour ne pas perturber sa montée en charge, votons ce texte : l'éco-contribution visible est pédagogique et garantit la répercussion sur le producteur.

Cette éco-contribution sur les D3E a été un modèle aujourd'hui étendu aux déchets d'éléments d'ameublement et aux déchets d'activités de soin à risques infectieux dont on parle pourtant depuis plusieurs années mais dont la mise en œuvre sur le terrain semble plus compliquée que prévue. Pouvez-vous faire un bilan ?

Le groupe UDI-UC votera ce texte à l'unanimité. *(Applaudissements)*

**Mme Esther Sittler.** – Il y a urgence à proroger ce dispositif de contribution visible dont tout le monde reconnaît l'efficacité.

Selon l'Ademe, entre 2006 et 2011, 1,8 million de tonnes de D3E déclarées ont été collectées, ménagers et professionnels confondus. La collecte des seuls déchets ménagers a augmenté de 7 % en 2011. Avec

6,9 kg par habitant collectés en 2011, l'objectif de collecte de 4 kg par habitant au 31 décembre 2006, fixé par la directive D3E, est dépassé. Il ne s'agit toutefois que d'un premier pas car il est de 10 kg en 2014 et 14 kg en 2019. Nous en sommes encore loin.

Des questions restent pourtant non résolues dans ce texte. La responsabilité élargie du producteur repose sur les producteurs, lesquels tiennent une part réduite dans la collecte : 27 % en moyenne, 13 % pour les distributeurs sur internet. Comment les inciter à faire mieux ? Comment contraindre les distributeurs à mieux appliquer leur obligation de reprendre gratuitement les produits équivalents ?

Ensuite, nous avons des progrès à faire sur l'éco-conception. Ne faut-il pas mieux informer sur la durée de vie des produits au-delà de la garantie et soutenir la filière de la réparation ?

Enfin, la collecte des gros appareils affiche le taux le plus bas en raison des pillages de déchetteries et du vol d'équipements usagers sur la voie publique avant enlèvement par les encombrants, en vue de la récupération des métaux. Que faire pour enrayer le développement de cette filière illégale ? Nous voterons ce texte. (*Applaudissements*)

**Mme Delphine Batho, ministre.** – Oui, il faut aller plus loin, comme l'ont souligné plusieurs orateurs. Le système du bonus-malus peut être une première réponse à l'obsolescence programmée. Il peut aussi avoir d'autres effets vertueux sur la production, s'appliquer, par exemple, aux chargeurs de téléphone non universels. Nous luttons contre la filière illégale de recyclage et menons, avec M. Valls, des opérations de contrôle pour la résorber.

Les terres rares ? J'entends mettre en place une obligation de réemploi des terres rares. Merci à Mme Didier pour ses propos ; elle connaît bien le sujet pour présider le groupe des déchets du Sénat. La filière pour les bouteilles de gaz comme celle sur les meubles, créée par un décret en décembre 2012, seront opérationnelles en 2013. Mme Sittler a raison : nous devons faire œuvre de plus de pédagogie. C'est l'enjeu de l'éco-affichage. (*Applaudissements*)

*La discussion générale est close.*

#### Discussion de l'article unique

**M. le président.** – Amendement n°1, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 5

Supprimer les mots :

À compter du 13 février 2013 et

**Mme Delphine Batho, ministre.** – L'absence d'obligation n'empêche pas le maintien de la contribution visible. Cela étant précisé, il faut éviter de

faire référence à une date dans la loi pour éviter la rétroactivité.

**M. Alain Houpert, rapporteur.** – La commission n'a pu examiner cet amendement, qui me paraît de bon sens.

*L'amendement n°1 est adopté.*

*L'article unique de la proposition de loi, modifié, est adopté.*

**M. le président.** – A l'unanimité ! (*Applaudissements*)

*La séance est suspendue à 19 h 50.*

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT,  
VICE-PRÉSIDENT

*La séance reprend à 22 heures.*

### Question prioritaire de constitutionnalité

**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 L. 142-10 du code minier de la Nouvelle-Calédonie.

Le texte de cette décision de renvoi est disponible à la direction de la séance.

### Contrat de génération (Conclusions de la CMP)

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle l'examen des conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à la création du contrat de génération.

#### Discussion générale

**Mme Christiane Demontès, rapporteure pour le Sénat de la commission mixte paritaire.** – Le Sénat a examiné la semaine dernière un texte dont l'Assemblée nationale a été saisie fin décembre. Malgré la procédure accélérée, justifiée par l'urgence à combattre le chômage qui frappe durement nos concitoyens, l'examen par les deux assemblées a été approfondi. Les améliorations apportées n'ont pas dénaturé l'accord interprofessionnel du 19 octobre 2012 auquel ce texte donne force législative.

Vous connaissez l'architecture du texte. L'Assemblée nationale a précisé le contenu du procès-verbal de désaccord, du diagnostic préalable, de

l'accord collectif et du plan d'action, et renforcé les obligations en matière d'égalité professionnelle et de lutte contre les discriminations. Elle a élargi les conditions de suppression de l'aide et facilité la transmission des entreprises de moins de 50 salariés. Les députés ont en outre imposé l'embauche en CDI à temps plein pour les jeunes, le temps partiel ne pouvant être inférieur à 80 % du temps de travail hebdomadaire. Ils ont enfin demandé au Gouvernement deux rapports, l'un sur le contrat de génération, l'autre sur son application spécifique outre-mer. Pour éviter tout retard d'embauche dans les entreprises de moins de 50 salariés, les aides concerneront les recrutements depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Pour ne pas pénaliser les jeunes de plus de 26 ans présents dans les entreprises ayant conclu avant cet âge un CDD ou un contrat en alternance, leur recrutement en CDI pourra se faire dans le cadre du contrat de génération. Enfin, un examen professionnel sera ouvert aux contrôleurs du travail durant une période de trois ans pour devenir inspecteur.

Le Sénat, quant à lui, s'est attaché à renforcer le dialogue social, en restreignant les possibilités de recourir au plan d'action unilatéral de l'employeur. Il a renforcé le contenu des accords et plans d'action : évaluation des accords senior de 2009, engagement pour les jeunes les moins qualifiés, lutte contre les discriminations à l'embauche et durant la carrière, condition d'emploi des salariés âgés.

Le Sénat a en outre clarifié ces conditions d'éligibilité aux aides financières de l'État : pas d'aide si l'entreprise, pour la catégorie de poste concernée, a procédé à un licenciement économique et règle plus sévère encore pour le poste. La commission des affaires sociales voulait interdire l'aide en cas de rupture conventionnelle dans les six mois précédant le contrat ; le Sénat ne l'avait pas suivi.

Le Sénat a en outre demandé au Gouvernement un rapport unique sur l'application du contrat de génération, qui devra comporter une analyse spécifique pour l'outre-mer. Enfin, il a supprimé un dispositif d'aide à l'emploi des seniors, créé en 2010 et qui n'a jamais été appliqué faute de décret. Le Gouvernement, de son côté, a introduit un article additionnel pour prolonger jusqu'au 31 décembre 2013 un dispositif particulier d'exonérations sociales.

La CMP est parvenue à un accord dans un climat de dialogue constructif. Je salue le rapporteur de l'Assemblée nationale ; les conclusions de la CMP nous satisfont pleinement. Nous avons souhaité une meilleure prise en compte des objectifs d'égalité professionnelle entre homme et femme, de la formation des jeunes salariés peu qualifiés dans le cadre du plan de formation de l'entreprise -ces jeunes sont des salariés comme les autres, je le rappelle. (*M. Michel Sapin, ministre, approuve*)

Sur l'éligibilité à l'aide, la position de compromis portée par notre commission des affaires sociales a été retenue : pas d'aide en cas de rupture conventionnelle dans les six mois sur le poste avant l'embauche en contrat de génération. Les dates de déclenchement de l'aide ont été harmonisées.

Enfin, un amendement rédactionnel à l'article 6, à l'initiative de Mme Pasquet, dissipe tout risque de malentendu sur les modalités d'application du contrat de génération outre-mer.

La CMP n'a pas modifié l'esprit du texte. Le contrat de génération sera un outil dans la lutte pour l'emploi que mène le Gouvernement. Il redonnera espoir aux jeunes et aux salariés âgés et permettra aux entreprises d'avancer dans la transmission des compétences et la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Michel Sapin, ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social.** – Je salue le travail qui a été accompli et le consensus qu'ont su trouver les deux chambres. L'équilibre atteint est le bon ; si l'on doit se prémunir contre les risques de détournement, il aurait été excessif d'interdire l'embauche d'un jeune en contrat de génération aux entreprises qui auraient procédé à un licenciement. J'ajoute que les ruptures conventionnelles ne sont pas assimilables à des licenciements : c'est à juste titre que l'interdiction a été réservée au poste. La Dares termine une enquête quantitative sur la rupture conventionnelle. (*M. Jean Desessard s'en réjouit*) Nous pourrions alors débattre ensemble au printemps prochain du bilan de l'accord de 2008 et des évolutions éventuelles à apporter au dispositif.

Le contrat de génération va voir rapidement le jour. Nous comptons sur vous pour le faire vivre...

**M. Jean Desessard.** – Nous sommes là !

**Mme Françoise Laborde.** – Nous l'avons remarqué !

**M. Michel Sapin, ministre.** – ... et d'abord pour le faire connaître. Il faudra l'expliquer aux employeurs et aux bénéficiaires potentiels ; un site internet opérationnel à la fin du mois lui sera dédié.

Derrière ce contrat de génération, il y a des valeurs. D'abord, la confiance envers la jeunesse. Ensuite, l'inclusion des anciens et la préservation de leur expérience. Nos seniors, qui ont souvent notre âge, sont soucieux de ne pas voir une vie de travail s'évaporer et ils ont envie d'apprendre des jeunes ; le lien intergénérationnel, la transmission sont de grande importance. Troisième valeur, la compétitivité de nos entreprises via le capital humain, qui est plus important que le capital financier.

Merci encore à la présidente David et à la rapporteure pour leur implication dans cette discussion, rapide mais complète et détaillée, et qui a apporté des améliorations significatives au texte. Merci

à tous ceux qui l'ont enrichi. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Jean Desessard.** – J'ai assisté à la CMP : on s'est assez vite mis d'accord ! Nous, écologistes, nous réjouissons de cet accord sur le fond.

**M. Ronan Kerdraon.** – Nous aussi !

**M. Jean Desessard.** – Nous voyons dans le contrat de génération une opportunité de réconciliation intergénérationnelle, une opportunité pour l'intégration des jeunes, une opportunité pour la reconnaissance des seniors. Au sein de l'entreprise, le contrat de génération instaure un dialogue autour d'un projet commun, pour la pérennité de l'entreprise, valorisant les acquis de l'expérience autant que les nouvelles compétences apportées par les plus jeunes.

Pour ces derniers, le contrat de génération n'est pas un contrat aidé : il s'agit d'un véritable CDI, ce CDI si difficile à obtenir aujourd'hui, d'un statut identique à celui des autres salariés. Ce CDI, c'est le sésame pour accéder au logement, au crédit, bref à l'indépendance. Le temps partiel est possible, au minimum 80 %, mais c'est un temps partiel choisi : pas de morcèlement de l'activité, pas d'obligation de cumuler des emplois... L'accent est mis sur le transfert de compétences par les pairs.

Effets d'aubaine ? Pas ici car il s'agit non d'un contrat aidé mais d'une embauche en CDI ; l'aide est une incitation. S'il y a effet d'aubaine, il est positif : l'aide financière pour les PME peut être un coup de pouce pour transformer un CDD en CDI dès l'embauche.

Enfin, ce projet de loi donne toute leur place aux seniors, les premiers dont on se sépare, ceux qu'on ne recrute pas. Ils jouent pourtant un rôle essentiel dans la transmission des savoirs.

Alors oui, les écologistes se réjouissent de l'adoption de ce texte. Un regret toutefois... (*Sourires*) Un regret seulement ! Je veux parler du choix de proratiser l'aide en cas de temps partiel. Il s'agit de temps partiel choisi, avec un plancher de 80 %, pas d'un contrat précaire... Qu'apporte la proratisation ? Elle coûtera plus cher, car il faudra gérer de la paperasse, toujours plus de paperasse ! Comment les choses se passeront-elles si le temps de travail évolue dans le temps ? Prenons le cas d'un jeune papa qui veut prendre son mercredi après-midi puis y renonce : comment va-t-on calculer l'aide ? Ce sera une sacrée gymnastique ! Ce calcul d'épiciier va grandement compliquer les choses. Or, moi, je suis pour le temps partiel choisi. N'est-on pas en train de remettre en cause l'idée d'un partage du travail ? (*On s'en défend sur le banc de la commission*) Espérons que le décret simplifiera plutôt que de complexifier.

Qu'est-ce qu'une personne de gauche ? C'est quelqu'un qui regarde ce qui est fait, mais surtout ce qu'il y a à faire. Notre objectif est le plein emploi. Prenons garde : il est bon de favoriser les jeunes et les

seniors, mais il ne faut pas pénaliser les classes d'âge intermédiaire !

**M. Michel Sapin, ministre.** – Ça, c'est un homme de gauche !

**M. Jean Desessard.** – Attention à ne pas mettre en place un jeu de chaises musicales... Il faudra dresser un bilan global pour voir si l'exemple français s'inscrit dans la démarche des Finlandais dont la rapporteure nous a beaucoup parlé...

Le contrat de génération ne répondra pas à toutes les difficultés que rencontrent les seniors. Le décrochage du taux d'emploi vers 56-57 ans est massif, et a fait tomber dans la pauvreté nombre de seniors, pénalisés en outre par la suppression de l'allocation équivalent retraite. Je me réjouis de son rétablissement partiel ; j'aurais préféré qu'il fût total.

Ce contrat de génération est un outil de la politique de l'emploi ; il sera d'autant plus pertinent qu'il sera associé à d'autres outils de création d'emplois et de dynamisation de l'économie. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Dominique Watrin.** – Ce projet de loi s'inscrit dans un double contexte : la volonté du Gouvernement de lutter contre le chômage et le respect de l'accord conclu entre les partenaires sociaux. Ce n'est pas pour autant un consensus mou : le texte contient des dispositions innovantes, et nous voterons pour. Nous débattons prochainement d'un accord que le Medef a signé avec quelques organisations syndicales minoritaires ; nous voyons mal comment on pourrait transposer les reculs sociaux qu'il comporte ; nous y reviendrons.

Les employeurs rechignent à embaucher des jeunes sauf pour les exploiter dans la précarité et à se défaire des salariés âgés. Pour une fois -voilà qui rompt avec la politique du précédent gouvernement- un texte lutte contre la précarité sans assouplir les règles du code du travail. Nous nous réjouissons que ce texte impose le CDI comme la norme. Il faudrait aller plus loin, encadrer le recrutement des stagiaires, ces salariés sous ou non rémunérés... Quant aux seniors, ils ne seront plus stigmatisés car on fait de la transmission des compétences un atout.

Il faudra aussi encadrer davantage la rupture conventionnelle, trop souvent utilisée pour licencier. Après le bilan annoncé, nous devons sans doute légiférer en ce sens.

Il faut agir rapidement pour faire cesser l'hémorragie d'emplois, surtout industriels. Nous attendons la loi sur la reprise des sites bénéficiaires tout en disant que l'interdiction des licenciements économiques par des entreprises qui versent des dividendes reste indispensable. L'intervention des salariés dans l'entreprise devra être renforcée.

Grâce à notre rapporteure, le plan d'action unilatéral comportera obligatoirement un volet

pénibilité au travail, sujet que le gouvernement Fillon a refusé de prendre en compte dans la réforme des retraites de 2010. Les partenaires sociaux en ont fait un thème prioritaire des accords, je m'en réjouis.

La rédaction retenue concernant la formation des jeunes nous rassure. Contrairement au groupe écologiste, nous nous réjouissons que la CMP ait retenu notre amendement sur la proratisation de l'aide pour les temps partiels. Il n'y a pas de complexification. La norme doit être le CDI à temps plein. Une entreprise associative de travail à domicile de mon département compte 895 salariés, dont 90 seulement à temps plein...

L'aide ne prendra pas la forme d'une exonération sociale, c'est très important pour la sécurité sociale.

Ce projet de loi aurait pu être plus ambitieux, plus audacieux. La CMP a réintroduit la référence aux ruptures conventionnelles : c'est déjà bien.

Le rapport annuel sera un outil précieux, même s'il faut avant tout prendre des mesures structurelles pour garantir l'emploi sans réduire les salaires ni les droits des salariés. Que la finance qui domine trop souvent l'économie réelle cède donc un peu de son pouvoir !

Le groupe CRC votera ce projet de loi. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Hervé Marseille.** – La CMP n'a pas fondamentalement transformé le texte issu de nos travaux. Signalons deux avancées, d'abord sur la formation. Le groupe UDI avait été à l'origine d'un amendement mettant l'accent sur la formation des jeunes les moins qualifiés ; la CMP l'a conservé. Nous aurions voulu aller bien plus loin, réserver les contrats de génération aux jeunes les moins qualifiés et les assortir d'une obligation de formation.

La deuxième avancée concerne la transmission des savoirs et des compétences. Nous craignons que le contrat de génération n'ait de générationnel que son nom ; c'était le cas avant la CMP, le lien entre le jeune et le senior n'était pas explicite. L'avancée est encore timide ; nous aurions souhaité préciser dans la loi le rôle du senior accueillant. Ce sera à l'accord collectif de le faire.

Deux avancées porteuses d'espoir, donc. Le contrat de génération se propose de dépasser le clivage générationnel et s'adresse au secteur marchand, seul susceptible de créer des emplois pérennes ; sa philosophie est aux antipodes de celle des emplois d'avenir. Pour toutes ces raisons, une bonne part de mon groupe votera ce texte.

Il n'y a cependant pas que des points positifs dans le texte de la CMP, ainsi de la réintroduction de la référence à la rupture conventionnelle. Cette forme de pacification des rapports sociaux peut être à l'initiative du salarié. Pourquoi, dès lors, sanctionner l'entreprise ?

Nous ne sommes pas en phase avec le contrôle *a priori* systématique de l'administration, ni avec l'usage alterné de la carotte et du bâton, signes d'une nostalgie de l'économie administrée. Emplois publics, CICE, nous doutons que le Gouvernement parvienne à inverser la courbe du chômage en 2013. C'est pourquoi l'autre moitié de mon groupe s'abstiendra.

Une question, enfin, sur le rôle du Parlement. Que penser de cette manière de lui demander de retranscrire des accords professionnels en limitant son droit d'amendement tout en faisant passer de bien gros cavaliers ? (*Applaudissements au centre et à droite*)

**Mme Françoise Laborde.** – Décembre a marqué le vingtième mois consécutif de hausse du chômage. Le Gouvernement a donc fait de la lutte pour l'emploi sa priorité, d'abord avec les emplois d'avenir, puis avec les contrats de génération, mesure phare du candidat François Hollande, puis bientôt le projet de loi relatif à la sécurisation de l'emploi issu de l'accord professionnel signé récemment par les partenaires sociaux.

Nous nous réjouissons que ces mesures aient été précédées de véritables concertations ; c'est une bonne méthode.

On aurait pu espérer que ce dispositif recueille l'adhésion de tous les parlementaires. En pleine crise, il faut tout faire pour combattre le fléau qu'est le chômage ; celui des 15-24 ans a atteint un niveau sans précédent. En cinq ans, le taux de chômage des jeunes actifs a progressé de 7 points, deux fois plus que dans le reste de la population active. Même le diplôme n'est plus une garantie... A la joie de l'avoir décroché succède bien vite la frustration. Les jeunes enchaînent les périodes de chômage, d'intérim et de CDD de plus en plus courts. Comme l'a souhaité le Cese dans son rapport de septembre 2012, il faut les libérer du boulet de la précarité.

Les seniors sont aussi touchés par le chômage : 685 000 plus de 50 ans étaient inscrits à Pôle emploi en octobre dernier. Selon le rapport du COR de janvier 2013, ils sont un sur dix seulement à retrouver un emploi après 55 ans. Les entreprises préfèrent les jeunes, moins chers et plus malléables. Les seniors peuvent basculer eux aussi dans la précarité.

Face à ce défi, ce projet de loi est un signal fort dans la bataille que nous livrons contre le chômage. Il favorise la solidarité entre générations. L'Assemblée et le Sénat ont enrichi le dispositif ; je salue tout particulièrement notre rapporteure pour son travail et son implication.

Le Sénat a rendu la formation qualifiante obligatoire pour le recrutement de jeunes non diplômés. Le groupe du RDSE regrette que la CMP ait réintroduit le critère de la rupture conventionnelle, disposition qui conduira M. Barbier à l'abstention. Les autres membres du groupe vous apporteront leur soutien, un

soutien de conviction et d'espérance dans notre jeunesse. (*Applaudissements à gauche*)

**M. Ronan Kerdraon.** – Le contrat de génération, promesse du candidat François Hollande, quitte le champ du Parlement pour entrer dans celui de l'action. Je salue le travail des deux rapporteurs, qui ont su trouver un compromis juste et équilibré. A l'image du Gouvernement, ils ont privilégié le dialogue.

Pour la première fois en France et même en Europe, une politique publique de l'emploi tente de dépasser le clivage entre jeunes et seniors. Le contrat de génération est un formidable outil qui vient compléter notre arsenal pour gagner la bataille de l'emploi. Le marché du travail est organisé pour la génération des 30-45 ans, tandis que 25 % des jeunes sont touchés par le chômage. Certes, le taux de chômage des plus de 55 ans est bien moindre mais le problème, pour eux, est de retrouver un emploi. Comme le dit 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 est pragmatique, efficace et solidaire, parce qu'il favorise l'emploi à durée indéterminée - nous devons le marteler. Il développera notre compétitivité à travers la valorisation des compétences. Au lieu d'opposer les générations, il les rassemble. C'est donc à un changement de regard que nous invite ce texte.

Si la politique de l'emploi ne se limite pas au contrat de génération, je veux saluer la méthode du Gouvernement : le dialogue avec le Parlement, le dialogue avec les partenaires sociaux, parfois houleux mais nécessaire.

À l'heure où le chômage atteint le niveau historique de 10 % de la population active, il fallait redonner espoir. Ce compagnonnage sera profitable pour tous, « gagnant-gagnant » aurait-on dit naguère. Le compte est bon, les engagements sont tenus. Ces 500 000 contrats de génération, ce sont 500 000 emplois durables.

La semaine dernière, j'avais salué l'une des avancées de ce texte : faciliter la transmission des petites entreprises. Nombre d'artisans ne trouvent en effet pas de repreneurs.

Nous avons limité l'aide financière aux entreprises de moins de 300 salariés, pour éviter tout effet d'aubaine.

Outre les employeurs, les *managers* joueront un rôle déterminant dans le succès des contrats de génération. La transmission devra se faire de manière créative, il faudra créer une relation de confiance entre le senior et le jeune, confiance qui suscitera de nouvelles mentalités. Il faudra encourager l'échange, le partage d'expérience. Enfin, l'État sera le garant de la bonne utilisation du dispositif.

Renforcement de Pôle emploi, pacte pour la croissance, CICE, emplois d'avenir, ce Gouvernement et sa majorité ont la détermination de lutter contre le chômage et de redonner espoir à la jeunesse. Comme le disait François Mitterrand, dans les épreuves décisives, on ne franchit correctement l'obstacle que de face. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

*La discussion générale est close.*

## Intervention sur l'ensemble

**Mme Isabelle Debré.** – Ce texte comporte bien des limites. D'abord, par le coût du dispositif : 1 milliard d'euros par an, est-ce raisonnable par les temps qui courent ? Ensuite, le chiffre de 500 000 emplois nouveaux est une hypothèse bien optimiste ; l'OFCE parle plutôt de 50 000 créations de postes. Pourquoi créer une nouvelle aide au lieu de promouvoir l'apprentissage, l'alternance, la formation professionnelle continue ? Ce sont de vrais atouts pour l'employabilité des jeunes et des seniors.

Plutôt qu'une aide, pourquoi n'avoir pas renforcé la formation et l'apprentissage ? La transmission du savoir ? Il subsiste un lien seulement comptable entre le senior et le jeune.

**M. Ronan Kerdraon.** – C'est faux.

**Mme Isabelle Debré.** – Où est passé la relation entre générations ?

Enfin, vous introduisez une iniquité entre les entreprises : celles de moins de 50 salariés auront droit à une aide directe, celles comptant de 50 à 300 salariés à une aide conditionnée ; les autres, rien, sinon des contraintes.

Vous avez repoussé tous nos amendements, en faisant une utilisation particulièrement stricte de l'article 40.

**Mme Christiane Demontès, rapporteure.** – C'est M. Marini qui préside la commission des finances !

**Mme Isabelle Debré.** – L'Assemblée nationale a procédé autrement. En outre, vous avez appliqué la procédure accélérée...

**M. Ronan Kerdraon.** – Urgence sociale !

**Mme Isabelle Debré.** – ...et on ne nous a même pas laissé expliquer notre vote en CMP !

Le contrat de génération, coûteux pour les finances publiques, est inutilement contraignant pour les grandes entreprises et compliqué pour les petites. La sécurité juridique est seule à même de garantir la croissance. Pour toutes ces raisons, nous voterons contre ce texte.

*A la demande du groupe socialiste, les conclusions de la CMP sont mises aux voix par scrutin public.*

**ORDRE DU JOUR**

**du mercredi 13 février 2013**

**M. le président.** – Voici les résultats du scrutin :

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 à gauche)*

*Prochaine séance demain, mercredi 13 février 2013, à 14 h 30.*

*La séance est levée à 23 h 20.*

**Jean-Luc Dealberto**

*Directeur des comptes rendus analytiques*

**Séance publique**

**A 14 heures 30 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, adoptée par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes. (n°270, 2012-2013)

Rapport de M. Daniel Raoul, fait au nom de la commission des affaires économiques. (n°336, 2012-2013)

Résultats des travaux de la commission. (n°337, 2012-2013)

Avis de M. Michel Teston, fait au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, compétente en matière d'impact environnemental de la politique énergétique. (n°333, 2012-2013)