

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIV^e Législature

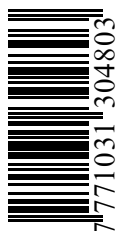
SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Séances du jeudi 11 avril 2013

Compte rendu intégral



Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	4357
2 ^e séance	4391
3 ^e séance	4439

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

215^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 11 avril 2013

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

1. Approbation d'accords internationaux (Procédure d'examen simplifiée) (p. 4360)

CONVENTION FRANCE-SUISSE SUR L'EXTENSION EN TERRITOIRE FRANÇAIS DU DOMAINE DE L'ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA RECHERCHE NUCLÉAIRE (p. 4360)

ACCORD FRANCE-SUISSE-ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA RECHERCHE NUCLÉAIRE SUR LE DROIT APPLICABLE AUX ENTREPRISES INTERVENANT SUR LE DOMAINE DE L'ORGANISATION (p. 4360)

ACCORD FRANCE-MONACO SUR LA PRISE EN CHARGE SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS DE DÉCHETS RADIOACTIFS MONÉGASQUES (p. 4360)

ACCORD FRANCE-SERBIE SUR LA COOPÉRATION POLICIÈRE (p. 4360)

ACCORD DE SÉCURITÉ SOCIALE FRANCE-ORGANISATION INTERNATIONALE POUR L'ÉNERGIE DE FUSION SUR LA MISE EN ŒUVRE CONJOINTE DU PROJET ITER (p. 4360)

ACCORD FRANCE-NORVÈGE SUR L'ENSEIGNEMENT DISPENSÉ EN FRANCE AUX ÉLÈVES NORVÉGIENS (p. 4361)

CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DES ACTES DE TERRORISME NUCLÉAIRE (p. 4361)

ACCORD FRANCE-INSTITUT INTERNATIONAL DES RESSOURCES PHYTOGÉNÉTIQUES SUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN BUREAU DE CET INSTITUT EN FRANCE (p. 4361)

2. Infrastructures et services de transports (n° 850) (suite) (p. 4361)

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 4361)

Article 1^{er} (p. 4361)

M. Martial Saddier.

Article 2 (p. 4361)

M. Martial Saddier.

Amendement n° 158.

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Amendement n° 156.

Suspension et reprise de la séance (p. 4364)

Article 3 (p. 4364)

M. Martial Saddier.

Amendement n° 182.

Article 3 *bis* (p. 4364)

Amendements n°s 183, 134.

Après l'article 3 *bis* (p. 4365)

Amendements identiques n°s 168 et 186.

Amendements identiques n°s 80 et 185 et amendement n° 171.

Article 4 (p. 4367)

M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. le ministre, M. Richard Ferrand.

Amendement n° 184 avec le sous-amendement n° 218.

Après l'article 4 (p. 4368)

Amendement n° 173.

Article 4 *bis* A (p. 4368)

M. Martial Saddier.

Amendement n° 135.

Article 4 *bis* B (p. 4368)

M. Jean-Marie Sermier

Amendement n° 136.

Article 4 *bis* (p. 4369)

M. Martial Saddier.

Avant l'article 5 (p. 4369)

Amendements identiques n°s 62, 93 et 110.

Amendements identiques n°s 170, 78 et 187 rectifié.

Amendements identiques n°s 169 et 188 rectifié.

Amendement n° 94.

Suspension et reprise de la séance (p. 4376)

Article 5 (p. 4376)

M. Martial Saddier, M. Bertrand Pancher, M. Jean-Marie Sermier.

Après l'article 5 (p. 4377)

Amendement n° 174.

Article 6 (p. 4377)

M. Bertrand Pancher, M. le ministre.

Article 6 *bis* (p. 4377)

M. Thierry Benoit.

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

Article 6 *ter* (p. 4378)

Amendements identiques n^{os} 67 et 102.

Après l'article 6 *ter* (p. 4379)

Amendements n^{os} 91 et 196.

M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission des affaires économiques.

Amendement n^o 92 et amendements identiques n^{os} 13 et 55.

Amendements n^{os} 82, 83.

Amendements identiques n^{os} 103 et 143.

Amendements n^{os} 26 et 95.

Amendements identiques n^{os} 132, 193 et 200.

Amendements n^{os} 195 et 86.

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 4390)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

APPROBATION DE CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

Procédure d'examen simplifiée

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion, selon la procédure d'examen simplifiée, en application de l'article 103 du règlement, de huit projets de loi autorisant l'approbation de conventions et accords internationaux (n^{os} 4, 832 ; 5, 833 ; 72, 831 ; 103, 727 ; 138, 702 ; 429, 899 ; 546, 703 ; 673, 897).

Ces textes n'ayant fait l'objet d'aucun amendement, je vais les mettre successivement aux voix, en application de l'article 106 du règlement.

Sur le projet approuvant l'accord de sécurité sociale France-Organisation internationale pour l'énergie de fusion sur la mise en œuvre conjointe du projet ITER, je suis saisie par le groupe écologiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

CONVENTION FRANCE-SUISSE SUR L'EXTENSION EN TERRITOIRE FRANÇAIS DU DOMAINE DE L'ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA RECHERCHE NUCLÉAIRE

Vote sur un projet de loi

(L'article unique est adopté.)

ACCORD FRANCE-SUISSE-ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA RECHERCHE NUCLÉAIRE SUR LE DROIT APPLICABLE AUX ENTREPRISES INTERVENANT SUR LE DOMAINE DE L'ORGANISATION

Vote sur un projet de loi

(L'article unique est adopté.)

ACCORD FRANCE-MONACO SUR LA PRISE EN CHARGE SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS DE DÉCHETS RADIOACTIFS MONÉGASQUES

Vote sur un projet de loi

(L'article unique est adopté.)

ACCORD FRANCE-SERBIE SUR LA COOPÉRATION POLICIÈRE

Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat

(L'article unique est adopté.)

ACCORD DE SÉCURITÉ SOCIALE FRANCE-ORGANISATION INTERNATIONALE POUR L'ÉNERGIE DE FUSION SUR LA MISE EN ŒUVRE CONJOINTE DU PROJET ITER

Vote sur un projet de loi

Mme la présidente. Je vais mettre aux voix l'article unique.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	16
Nombre de suffrages exprimés	16
Majorité absolue	9
Pour l'adoption	14
Contre	2

(L'article unique est adopté.)

**ACCORD FRANCE-NORVÈGE SUR
L'ENSEIGNEMENT DISPENSÉ EN
FRANCE AUX ÉLÈVES NORVÉGIENS**

Vote sur un projet de loi

(L'article unique est adopté.)

**CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DES
ACTES DE TERRORISME NUCLÉAIRE**

Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat

(L'article unique est adopté.)

**ACCORD FRANCE-INSTITUT
INTERNATIONAL DES RESSOURCES
PHYTOGÉNÉTIQUES SUR
L'ÉTABLISSEMENT D'UN BUREAU DE
CET INSTITUT EN FRANCE**

Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat

(L'article unique est adopté.)

2

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

*Suite de la discussion, après engagement de la
procédure accélérée, d'un projet de loi*

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n^{os} 728, 850, 844).

DISCUSSION DES ARTICLES

Mme la présidente. Hier soir, nous avons terminé la discussion générale et écouté la réponse de M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, les articles du projet de loi.

Article 1^{er}

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, inscrit sur l'article 1^{er}.

M. Martial Saddier. Madame la présidente, monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, chers collègues, les travaux conduits en commission ont été denses et intéressants, nous en avons convenu hier. Cependant, la nuit portant conseil, il est apparu très clairement que subsistait un désaccord non pas sur le fond mais sur la forme, s'agissant du contexte économique et des modalités d'application du texte.

Nous avons proposé à plusieurs reprises des exonérations, pour reconnaître que le *made in France* était surtaxé à l'occasion de la création de l'écotaxe proposée, mais vous avez refusé la totalité de nos amendements en commission, jusqu'à quasiment une heure du matin.

Par miracle, au titre de l'article 88, hier à quatorze heures quarante-trois très précisément, à la vitesse de l'éclair, l'amendement n^o 167 est apparu et a reçu un avis favorable de Mme la rapporteure. C'est grâce à nous, Jean-Marie Sermier et moi-même, et je tenais à le souligner. Nous avons passé la nuit à vous expliquer qu'il fallait que les producteurs de lait, entre autres, soient exonérés après que vous avez fait sauter l'exonération des transports liés aux collectivités territoriales et à l'État.

Si nous sommes très satisfaits de l'exonération accordée aux producteurs de lait, nous regrettons qu'elle ait été acquise par le biais de l'article 88. Il y a eu un débat sur le caractère indolore de la mesure et sur le fait que l'activité économique n'est pas un argument. Pour ma part, j'ai une question que je vous reposerai sur tous les articles, monsieur le ministre, tant que je n'aurai pas la réponse : puisque c'est indolore, à combien estimez-vous cette exonération pour les producteurs de lait ?

Pour que la représentation nationale soit éclairée, je précise que vous compensez cette exonération par la création d'une taxe – alors que le Président de la République et le Premier ministre ont annoncé qu'il n'y en aurait plus – sur les tabacs. Cette taxe s'appliquera-t-elle sur la production de tabac ou sur le produit fini ? À combien s'élève-t-elle ?

Cet amendement peut être recevable, parce qu'il s'inscrit dans le cadre de la directive sur l'Eurovignette qui permet l'exonération des camions dispensés de chrono tachygraphes. Si cela vaut pour les camions dédiés à la collecte de lait, quelle est la liste des professions qui pourraient être éligibles à ce type d'exonération ? Pouvons-nous avoir, avant de prendre position sur ce texte, la liste des professions exonérées ou susceptibles de l'être dans le cadre de la directive Eurovignette ?

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, inscrit sur l'article.

M. Martial Saddier. Mme la rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et M. le ministre se sont empressés de se jeter sur le micro pour répondre à mon intervention sur l'article 1^{er}. *(Sourires.)* Mais je n'ai pas bien compris la réponse. Je mets ça sur le compte de la majorité diesel plus que plurielle à cette heure matinale et après une nuit passée pour une bonne part dans l'hémicycle.

Je ne vais pas refaire mon exposé, mais je signale que je suis inscrit aussi sur l'article 3 et que, au cas où je ne serais pas très clair, mes collègues Jean-Marie Sermier et d'autres se feront fort de réexpliquer. Je souhaite vraiment une réponse à un moment ou un autre. J'ai commencé à l'article 1^{er} pour qu'à l'article 7 nous ayons un début de commencement de réponse.

Mme la présidente. Je vous redonne la parole, monsieur Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 158.

M. Martial Saddier. Cet amendement porte sur un sujet important et qui peut recueillir un accord dépassant les livrages classiques, celui des zones transfrontalières.

Notre pays, du nord au sud en passant par l'est, a beaucoup de frontières montagneuses : les Pyrénées, les Alpes du sud et du nord, le Jura et les Vosges, ce qui ne va pas sans poser des problèmes de transports et d'échanges.

Certains pays voisins sont membres de l'Union européenne et d'autres font seulement partie de l'espace Schengen comme c'est le cas de la Confédération suisse, par exemple, qui est organisée en cantons, ce qui lui simplifie la vie et complique passablement la nôtre.

Des élus de tous bords et de toutes les régions ont passé beaucoup de temps à établir des relations et à monter des dispositifs d'échanges afin de mettre en place des transports collectifs de part et d'autre des frontières.

Par cet amendement, nous demandons la suppression de la seconde phrase de l'article L. 21217 du code des transports. Le maintien de cette phrase, qui permet à la région de demander à la SNCF de conclure une convention avec le transporteur de l'État voisin, peut remettre en cause certains accords déjà signés ou en cours de négociation.

Certains pays amis et voisins sont dotés d'une organisation territoriale plus simple et meilleure que la nôtre, avec beaucoup moins de strates administratives. Nous craignons qu'ils ne profitent de cette énième possibilité pour venir troubler le jeu en y faisant entrer un interlocuteur de plus, alors que nous avons mis des années à simplifier les choses. Dans mon département de Haute-Savoie, notamment, nous avons beaucoup œuvré avec nos amis suisses du canton de Genève pour réduire le nombre d'interlocuteurs. Nous souhaiterions être rassurés sur le fondement même de cet article.

Mme la présidente. La parole est à Mme la rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Cet amendement supprime la possibilité pour la SNCF d'organiser des services transfrontaliers avec son homologue d'un pays voisin lorsque ce dernier n'est pas doté d'une autorité organisatrice. La commission tient à cette possibilité. Elle a donc rejeté cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Avis défavorable également. Cet amendement priverait les conventions de base légale et menacerait le fonctionnement des services ferroviaires.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement permet de clarifier la situation entre deux pays. Je suis député jurassien. Nous sommes en train, avec la Confédération suisse, de réfléchir à la ligne SNCF Paris-Lausanne, à son avenir et aux moyens de la moderniser. Cet amendement permettrait justement de clarifier la situation : chacun aurait compétence pour ce qui le concerne – mais au niveau national.

(L'amendement n° 158 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 156.

M. Martial Saddier. Vu la manière dont le débat commence, je suis inquiet pour les transports transfrontaliers...

Nous examinons le présent amendement alors que le Gouvernement vient de présenter en conseil des ministres un projet de loi sur la décentralisation. On nous annonce même trois projets de loi successifs. Nous ne savons pas trop jusqu'où cela va nous mener, mais puisqu'il va forcément être question de transports dans les lois de décentralisation, nous pensons qu'il eût été utile d'aborder le débat aujourd'hui.

Cet article est lourd de conséquences. Il remet très clairement la région au cœur du dispositif... sauf que ce n'est pas si clair. L'article commence ainsi : « La région peut adhérer à un groupement européen de coopération territoriale ayant notamment pour objet l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers »... C'est le mot « notamment » qui nous laisse dubitatifs.

Nous comprendrions qu'il y ait une volonté gouvernementale de faire des transports transfrontaliers la compétence de la région, sans discussion. Vous pourriez très bien assumer une telle position. Mais, avec cet article, vous semblez mettre la région au cœur de la problématique des transports transfrontaliers, puis le terme « notamment » change tout. Et cela alors que nous sommes enfin sur le point d'aboutir, après des années de combat des élus territoriaux, tous bords confondus !

Pour reprendre l'exemple de la Haute-Savoie, il y a autant d'élus de gauche que de droite ou du centre qui se sont battus depuis dix ans pour monter des dispositifs de transports transfrontaliers avec nos amis suisses. Nous sommes sur le point d'aboutir, et voilà que vous repositionnez la région et que vous utilisez le terme « notamment », sans savoir si cela ne va pas ôter tout caractère opérationnel au dispositif. Nous sommes très inquiets sur ce point.

Je ne vous ferai pas l'offense, monsieur le ministre, de penser que vous ne saisissez pas la portée exacte de cet adjectif, mais je crains vraiment que la mise en œuvre sur le terrain de cet article sans les deux amendements que nous avons proposés soit littéralement catastrophique pour les transports transfrontaliers, et freine les initiatives locales que nous avons eu tant de mal à faire avancer.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Cet amendement confère aux groupements de coopération transfrontalière des compétences trop larges, puisque l'article L. 1211-4 du code des transports qu'il vise inclut des domaines d'action qui vont au-delà des services de transport. Une région ne peut déléguer une compétence qu'elle n'a pas.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Cela ne commence pas très bien en effet, puisque M. Saddier est en train de faire dire au texte le contraire de ce qu'il est...

Ces articles visent à sécuriser le dispositif de coopération, et même à l'amplifier. Il s'agit de faire en sorte que, là où il n'est pas possible de n'avoir que des relations bilatérales, on puisse conclure des conventions tripartites par exemple, comme cela est communément le cas. Bref, ce projet de loi facilite justement l'organisation des services transfrontaliers. Mais il doit le faire sur une base législative cohérente et, comme Mme la

rapporteuse l'a dit, on ne peut pas reconnaître une compétence à des collectivités qui ne l'ont pas ! Cet article sécurise et clarifie les choses.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet article nous a valu des appels de tous les territoires transfrontaliers de France, de la part d'élus de toutes sensibilités politiques. Je vous le dis très sincèrement. Nous allons certes nous chamailler sur l'article 7 – il y a des moments dans cet hémicycle où les échanges entre groupes politiques, typiques de la démocratie, prennent toute leur force... Mais en l'occurrence, ce n'est pas cela. Mes collègues et moi avons été contactés par des conseillers généraux, des présidents d'intercommunalités, des élus régionaux de tous bords politiques, qui sont très inquiets. Peut-être avons-nous tort, peut-être n'avons-nous rien compris. Mais, au-delà du sort de cet amendement, je vous en supplie, vérifiez avec l'administration centrale que votre texte ne vienne pas mettre un grain de sable dans les dispositifs que nous avons mis sur pied au niveau international. Je reprends l'exemple de la Haute-Savoie : vous le savez, avec des élus du parti socialiste, comme les maires d'Annemasse et de Saint-Julien-en-Genevois, nous avons mis quinze ans à faire des montages. Je ne voudrais pas que, par simple bonne volonté, on les casse, on empêche de se réaliser ce que nous avons eu tant de mal à mettre en place.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous aviez, en commission, attiré mon attention sur ces risques juridiques et sur les inquiétudes qui s'exprimaient dans les territoires. J'ai fait miennes vos préoccupations. Je tiens à vous dire que nous ne tenons pas compte des positionnements politiques en la matière, et que nous essayons au contraire d'élaborer des textes opposables, qui répondent aux préoccupations des territoires. En l'occurrence, nous avons bien examiné vos motifs d'interrogation. J'ai demandé à mes services de vérifier les conditions d'application de notre texte et je peux vous confirmer qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter. Notre volonté est de sécuriser le dispositif et de renforcer les coopérations transfrontalières.

M. Martial Saddier. À la bonne heure.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary.

M. Gilles Savary. J'ai été moi-même sollicité par des élus de groupements transfrontaliers.

M. Martial Saddier. Ah !

M. Gilles Savary. Si je comprends bien, ils contestent le fait que la région puisse adhérer à un groupement de coopération intercommunale ayant notamment, mais pas exclusivement, pour objet d'organiser les services ferroviaires régionaux transfrontaliers – autrement dit une structure transfrontalière qui a plusieurs objets, dont l'organisation de transports ferroviaires.

Cet article a pour objet de ne pas interdire à la région d'entrer dans un groupement transfrontalier généraliste, un groupement qui a plusieurs objets, comme nous sommes, dans la région Aquitaine, en train d'en mettre un en place avec le pays basque espagnol. Ce que vous revendiquez, monsieur Saddier, si je comprends bien, c'est que la région ne puisse entrer que dans un groupement de coopération transfrontalière qui s'occupe exclusivement de transports ferroviaires, pas dans un outil éventuellement préexistant qui aurait d'autres objets, comme la coopération industrielle ou la coopération sur la recherche.

Personnellement, je ne vois pas de difficulté à ce que la région soit incluse dans un groupement transfrontalier qui aurait d'autres objets que les chemins de fer – même si, en tout état de cause, il faut bien que les chemins de fer soient mentionnés pour mettre en place des trains transfrontaliers. Bref, je n'y vois vraiment pas d'objection de fond, même si j'ai, comme vous, été interpellé par un certain nombre d'élus, en particulier des Alpes-Maritimes.

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

Mme Claudine Schmid. À l'heure où est en train de se construire le CEVA, la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, qui a mis cent ans – cent ans ! – avant que les travaux ne commencent, c'est vraiment un mauvais signe pour la coopération transfrontalière que vous envoyez à nos amis suisses, notamment pour ce qui est des transports. Nous venons de voter, il y a un quart d'heure, la convention France-Suisse relative à l'extension en territoire français du domaine du CERN. C'était un bon signe, et voilà qu'on en donne de nouveau un mauvais ! Environ 200 000 frontaliers vont travailler tous les jours en Suisse. Ils ont besoin de se déplacer. Je crois qu'on pourrait prendre cet amendement en considération.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Merci, madame la députée, de rendre ainsi hommage au travail du Gouvernement. Le CEVA vient en effet d'être signé, et nous nous sommes entièrement mobilisés pour aboutir.

Je ne dis pas que ce travail n'était pas précédé par bien d'autres démarches ! Ce projet a pris beaucoup de temps, comme vous le disiez à l'instant. Mais c'est bien la démonstration que nous sommes attentifs aux collaborations transfrontalières et que nous souhaitons les renforcer. Toute inquiétude à ce sujet serait vaine et s'il devait encore persister quelque interrogation, je vous invite à recontacter mes services, qui pourront la dissiper. Tout ce que nous souhaitons, c'est rendre ce dispositif plus abordable.

Mme la présidente. Je mets aux voix cet amendement. Qui est pour ? Qui est contre ? Attendez, je recompte... Il est adopté. (*Protestations sur les bancs du groupe SRC.*)

(*L'amendement n° 156 est adopté.*)

Plusieurs députés du groupe SRC. L'amendement n'est pas adopté !

Mme la présidente. Bien sûr que si ! J'ai demandé deux fois qui était contre. Je suis navrée mais l'amendement a été adopté. Les députés sont tout de même dans l'hémicycle pour voter ! J'ai compté bien précisément qui a levé la main.

M. Gilles Savary. J'ai levé la main !

Mme la présidente. Et je vous ai compté ! Mais tous vos collègues n'ont pas fait de même.

M. Gilles Savary. Pouvez-vous nous donner les résultats précis du vote ?

Mme la présidente. Vous savez pertinemment que ce n'est pas l'usage. Regardez la vidéo ! J'ai demandé deux fois qui était contre l'amendement, j'ai bien compté les mains levées. L'amendement est adopté – et même, proportionnellement au nombre de députés présents, assez largement.

Mme la présidente. La parole est à M. Florent Boudié.

M. Florent Boudié. Je demande une suspension de séance.

Mme la présidente. Elle est de droit; elle sera de deux minutes. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à neuf heures cinquante-six, est reprise à neuf heures cinquante-neuf.*)

Mme la présidente. La séance est reprise.

(*L'article 2, amendé, est adopté.*)

Article 3

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, inscrit sur l'article.

M. Martial Saddier. Je profite de l'occasion, madame la présidente, pour rappeler à nos collègues que l'on ne remet pas en cause la présidence.

M. Denis Baupin. Dans tous les cas, alors!

M. Martial Saddier. Dans tous les cas! Cela vaut que le président de séance soit issu de nos rangs ou pas. Le Gouvernement a toujours la possibilité de demander une deuxième délibération. Souhaitant que nos débats se déroulent dans la sérénité et le calme, nous exprimons à la présidence – au sens large – notre confiance renouvelée.

Je reviens à une question sur laquelle je n'ai pas obtenu de réponse, question que mes collègues soulèveront donc aussi, à ma suite.

Avec Jean-Marie Sermier, nous avons débattu pendant six heures, pour faire un travail de qualité, avec une rapporteure de qualité, et M. le ministre était présent. C'était mercredi dernier, de seize heures à plus de minuit et demie, presque une heure du matin.

Vous avez refusé toutes les exonérations que nous propositions, nous expliquant que c'était indolore économiquement. Vous avez repoussé en commission tous les amendements que, avec Jean-Marie Sermier, nous avions déposés: sur la filière bois, sur les livraisons de fioul, sur le lait. Vous avez refusé l'exonération des transports des collectivités territoriales et de l'État, introduite au Sénat.

Au titre de l'article 88, le fameux amendement n° 167 a été adopté, qui exonère la collecte de lait. J'en remercie mes collègues de l'UMP: c'est grâce à eux que les collecteurs de lait seront exonérés, c'est grâce à notre travail en commission. Nous souhaiterions cependant savoir quel montant cela représente, et quel sera le montant de la nouvelle taxe sur le tabac.

Surtout, puisque cette exonération est liée à une liste de transporteurs dont les véhicules sont dispensés de chronotachygraphes, nous souhaiterions connaître celle-ci et, par conséquent, connaître la liste des autres transporteurs qui pourraient être exonérés.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 182.

M. François-Michel Lambert. L'intitulé du titre premier de ce texte l'indique bien: nous traitons du transport ferroviaire ou guidé. Il nous semble donc nécessaire d'insérer la précision « ou de transport guidé » après les occurrences du mot « ferroviaire ».

L'objet de cet article est d'instaurer une séparation comptable entre le gestionnaire d'infrastructure et les transporteurs. Il faut que cette mesure nécessaire et attendue puisse s'appliquer à différents modes de transport.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Je vous rappelle que la directive qu'il s'agit de transposer ne concerne que le ferroviaire. J'émetts donc un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Même avis.

(*L'amendement n° 182 n'est pas adopté.*)

(*L'article 3 est adopté.*)

Article 3 bis

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 183.

M. François-Michel Lambert. J'ai bien compris pourquoi, monsieur le ministre, madame la rapporteure, vous étiez contre l'amendement n° 182, que je viens de défendre. Je me permets cependant d'insister, car il est important de préparer l'avenir du transport guidé.

L'amendement n° 183 s'inscrit donc un peu dans le prolongement du précédent. Il a pour objet de remplacer les mots « de la Société nationale des chemins de fer français » par les mots « des opérateurs de transport ferroviaire et guidé de personnes susceptibles d'exploiter des services à l'échelle régionale ». Cela permet de ne pas limiter la portée de l'article et de préserver toute possibilité de développement des transports en commun, quels qu'ils soient.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Défavorable, pour les mêmes raisons que précédemment.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Même avis pour les mêmes raisons.

Je précise en outre que, parmi les transports guidés, figurent le tramway et les remontées mécaniques. Or ces deux modes de transport sont le plus souvent l'objet de délégations de service public. C'est donc dans ce cadre que les renseignements visés par l'article sont transmis.

Bien évidemment, l'évolution du droit européen nous amènera à adapter les textes. Cependant, il ne nous paraît pas souhaitable d'ajouter aujourd'hui une obligation qui n'est pas réellement pertinente.

Peut-être pourriez-vous, monsieur le député, retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Lambert, maintenez-vous ou retirez-vous votre amendement?

M. François-Michel Lambert. Je le maintiens, madame la présidente. Il faut parfois envoyer des signaux pour provoquer une évolution de l'offre de transports. Il me semble que ce que je propose est attendu par différentes collectivités, différents professionnels. Je maintiens donc l'amendement, malgré les arguments donnés par M. le ministre et Mme la rapporteure.

(L'amendement n° 183 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Beaubatie, pour soutenir l'amendement n° 134.

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Amendement rédactionnel, madame la présidente.

(L'amendement n° 134, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 3 bis, amendé, est adopté.)

Après l'article 3 bis

Mme la présidente. Je suis saisie d'amendements portant articles additionnels après l'article 3 bis.

Les amendements n°s 168 et 186 sont identiques.

La parole est à M. Alexis Bachelay, pour soutenir l'amendement n° 168.

M. Alexis Bachelay. Je le retire, madame la présidente.

(L'amendement n° 168 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 186.

M. Denis Baupin. Cet amendement, comme un certain nombre d'autres, est présenté au nom du club des parlementaires pour le vélo. J'associe à mon propos notre collègue Philippe Goujon, qui ne peut être parmi nous ce matin, mais qui avait déposé un amendement identique.

Il s'agit d'essayer de faire progresser l'idée que nous pouvons prendre, au niveau national, des mesures facilitant l'usage du vélo.

Cet amendement concerne précisément l'intermodalité entre transports collectifs et vélo. Nos concitoyens, qui peuvent utiliser le vélo en complément des transports collectifs, doivent pouvoir être sûrs de retrouver le vélo qu'ils laissent à la gare. On l'a constaté cette semaine, grâce aux chiffres donnés par les fabricants de vélos : pour quelqu'un qui paie relativement cher un vélo confortable, rien n'est pire que de le laisser à la gare et de ne pas le retrouver. Il est donc nécessaire que la SNCF mène une politique appropriée pour qu'il y ait, à proximité des gares, des stationnements sécurisés. C'est important, notamment en cette période où l'usage de l'automobile devient de plus en plus coûteux.

Cet amendement vise donc à faire en sorte que, dans les nouvelles gares et dans les gares réaménagées la SNCF prévoit des stationnements sécurisés pour les vélos.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Cet amendement me donne l'occasion, monsieur Baupin, de revenir sur un débat qui nous a occupés en commission et de m'exprimer plus largement à propos de l'ensemble des amendements qui visent à promouvoir le vélo, conformément à vos vœux et à ceux de l'ensemble du très actif club des parlementaires pour le vélo.

Je salue l'implication des parlementaires dans ce domaine. En effet, il est peut-être temps – nous en avons parlé dans mon bureau – d'avoir une vraie politique, structurée, organisée, qui sensibilise les collectivités. Jusqu'à présent, seules les collectivités territoriales, quasiment, s'impliquent dans une politique de transports et de mobilité durable et promeuvent, notamment, le vélo. Bien souvent, ces collectivités sont confrontées à des freins...

M. Michel Issindou. Joli !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...réglementaires. Leur démarche n'est pas accompagnée ni facilitée, elle est entravée par des dispositions réglementaires lourdes et inadaptées. Ainsi, le développement de la politique de mobilité et du vélo, en particulier dans les zones urbaines ou périurbaines, ou liant les centres urbains aux zones économiques, n'est pas stimulé.

C'est vrai, la prise de conscience du précédent gouvernement fut assez tardive. *(Exclamations sur les bancs du groupe UMP.)* Il a fallu attendre le 26 janvier 2012 pour avoir un moment de réflexion privilégié sur cet enjeu.

Nous n'allons pas perdre de temps. Je souhaite que nous puissions mettre en place un comité de réflexion et de proposition pour adapter – c'est notre ambition et cela s'inscrit également dans notre démarche de simplification administrative – toute la réglementation, pour faciliter la mise en place de modes de transport durables, d'une mobilité durable, pour faire en sorte qu'une impulsion soit donnée au niveau de l'État, jusqu'à présent relativement absent en ce domaine.

Il y a des expérimentations – vous en êtes l'un des acteurs, monsieur le député –, qui donnent lieu à une réflexion. Se posent des questions de sécurité, de conflits de cohabitation entre les différents modes de transport.

M. Martial Saddier. On fait quoi, alors ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Des propositions tout à fait pertinentes sont formulées. Encore faut-il prévoir une certaine souplesse, consulter les utilisateurs, les collectivités, à qui incomberont aussi un certain nombre de réalisations si nous retenons des propositions. Je souhaite que cette phase de concertation puisse s'ouvrir dès les prochaines semaines.

Je vous invite donc non pas à retirer vos amendements dans un esprit purement négatif, mais, au contraire, à les retirer dans la perspective de la construction d'un plan vélo national ambitieux, qui permette de conjuguer volonté locale et impulsion au niveau national.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il est temps que l'État se soucie de cette articulation du train et du vélo afin de permettre une véritable intermodalité pour nos concitoyens, y compris en zone rurale. En commission, nous avons ouvert un vrai débat, nous avons d'ailleurs plus ouvert un débat que traité le sujet.

Ces amendements identiques nous paraissent donc particulièrement intéressants. Le vélo pourrait être un mode de transport tout à fait complémentaire des transports ferroviaires

pour un certain nombre de personnes qui y recourent pour aller au travail ou, je pense aux jeunes, pour se rendre où elles étudient. Cependant, soyons francs : nous ne pouvons pas, aujourd'hui, laisser nos vélos dans les gares en toute sécurité, dans des aires propres, rangées.

Cet amendement a donc pour objet la création d'aires de stationnement spécifiques. Il nous semble particulièrement opportun d'en décider maintenant, sans renvoyer la question à une autre réunion, un autre comité, même si vous en avez l'habitude, monsieur le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Je remercie Mme la rapporteure et M. le ministre de leur soutien, je les remercie de l'avis favorable qu'ils ont rendu sur cet amendement.

J'ai bien compris que les questions soulevées par les amendements suivants seront renvoyées à un plan national. Nous présenterons néanmoins ces amendements pour que l'assemblée puisse être éclairée.

Merci, donc, de cette première avancée en ce qui concerne le vélo et l'intermodalité dans les gares.

Mme la présidente. Je ne crois pas avoir entendu un avis favorable.

Je vous prie donc, pour la clarté de nos débats, de bien vouloir préciser ce point, monsieur le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. J'émetts un avis favorable sur cet amendement, et demande le retrait des suivants.

Il ne s'agit pas de renvoyer à une commission, mais de pouvoir disposer d'un plan de mobilisation qui soit opposable. Vous savez d'ailleurs qu'un certain nombre de thématiques se recoupent. Ainsi, sur la question de la qualité de l'air, nous devons faire en sorte que les dispositions relatives aux modes de transport actifs permettent un accompagnement.

Il y aura des appels à projets, une réglementation adaptée, un code de la rue à revisiter. Il faudra faire en sorte que ce que vous proposez soit cohérent avec les règles de sécurité. Bref, tout cela vaut la peine de travailler sérieusement avec les associations d'élus, les usagers des transports en commun, les collectivités territoriales et la représentation nationale. Nous ne travaillerons pas, comme cela été fait, à quelques semaines d'une échéance électorale importante, de manière à sensibiliser quelques électeurs... (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme Claudine Schmid. Ce n'était pas notre intention !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Nous travaillerons au contraire de manière responsable, pour mettre en place un dispositif cohérent, crédible et opposable. Nous devons faire en sorte que les élus locaux s'en saisissent de manière volontaire.

Mme la présidente. Monsieur le ministre, votre avis sur cet amendement est-il favorable ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Oui, madame la présidente.

(*L'amendement n° 186 est adopté.*)

M. Denis Baupin. Cet amendement a été adopté à l'unanimité.

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 80, 185 et 171, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 80 et 185 sont identiques.

La parole est à M. Martial Saddier, pour défendre l'amendement n° 80.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre, vous avez dit que nous avons travaillé quelques semaines avant les élections : c'était en réalité de longues semaines après les élections !

Quant à vous, vous ne lancez qu'aujourd'hui la réflexion sur le vélo.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous m'aviez laissé tant de choses à faire !

M. Martial Saddier. Ce n'était pas une critique !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Alors c'était un encouragement !

M. Jean-Marie Sermier. Disons plutôt un constat.

M. Martial Saddier. Je ne faisais que réagir à vos remarques : c'est en effet un simple constat.

Deuxièmement, vous devrez être très attentif à ce que le futur groupe de travail qui sera mis en place dans le cadre du Plan national vélo assure une représentation plurielle, en associant tous les groupes politiques, comme vous vous y êtes engagé lors des débats en commission. Dans les débats sur la question du vélo, ce point est assez consensuel. J'ai déjà formulé cette remarque au cours des travaux en commission. Au cours des dernières semaines, cette pluralité n'a pas toujours été respectée.

Tout cela manque quand même de cohérence. Vous donnez un avis favorable à un amendement, et laissez entendre que pour tout le reste il faut s'en remettre au groupe de travail !

Vous nous avez expliqué tout à l'heure que seules les collectivités territoriales sont préoccupées par le vélo.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Jusqu'à présent !

M. Martial Saddier. Jusqu'à présent, en effet.

Cet amendement vise donc, afin de favoriser la multimodalité, à imposer à la SNCF d'obtenir l'accord des collectivités territoriales avant de prendre des décisions négatives pour le vélo. Les collectivités territoriales sont des partenaires importants pour la SNCF, notamment pour tout ce qui concerne les gares. Il y a tant de décisions positives à prendre dans le domaine du vélo !

Nous avons soutenu le précédent amendement de M. Baupin : je suis sûr et certain qu'il soutiendra notre amendement à son tour, de même que la majorité.

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, pour défendre l'amendement identique n° 185.

M. Denis Baupin. Nous sommes bien évidemment d'accord avec ces amendements, puisque nous les avons présentés avec Philippe Goujon, Alexis Bachelay et l'ensemble des membres du club des parlementaires pour le vélo.

Nous venons d'adopter un amendement à propos du stationnement des vélos. L'amendement n°185 vise à compléter cette démarche en protégeant le transport de vélos embarqués dans les trains. Monsieur le ministre, je prends note de vos remarques sur cet amendement : vous dites qu'il faut encore travailler sur un certain nombre de points avant de l'adopter définitivement. Vous vous êtes engagé à intégrer cette question à la réflexion sur le Plan national vélo. En conséquence, nous retirons cet amendement, au profit de la réflexion collective du groupe de travail sur le Plan national vélo.

(L'amendement n° 185 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Florent Boudié, pour soutenir l'amendement n°171.

M. Florent Boudié. Je suis tout à fait d'accord avec le raisonnement de M. Baupin.

Je remercie M. le ministre pour sa clarté, et pour le caractère ambitieux du Plan national vélo. Quant à mes chers collègues de l'opposition, je leur redirai une phrase que, sans doute, ils connaissent déjà bien : ne vous attendez pas à ce que nous fassions en dix mois ce que vous n'avez pas fait en dix ans ! Votre préoccupation est légitime, et même consensuelle, mais ne nous donnez pas de leçons en permanence sur ce sujet.

Nous retirons cet amendement, en rappelant que nous attendons beaucoup du Gouvernement en ce qui concerne le Plan national vélo.

(L'amendement n°171 est retiré.)

(L'amendement n° 80, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 4

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. N'obtenant toujours pas de réponses à mes questions, je me permettrai une métaphore sportive : malheureusement pour le Paris Saint-Germain, hier soir, à une demi-heure de la fin du match qui opposait ce club de football à celui de Barcelone, Lionel Messi est entré sur le terrain. À lui seul, il a fait basculer le cours du match. Nous espérons que, de la même manière, l'arrivée de Jean-Paul Chanteguet fera basculer la majorité. Peut-être l'arrivée du président de la commission du développement durable nous permettra-t-elle d'obtenir des réponses aux questions que nous ne cessons de poser depuis hier soir !

Monsieur le président de la commission, je vais mener à nouveau mon exposé afin que vous puissiez, tel le Lionel Messi de la majorité, faire en sorte que nous obtenions de réponses à nos questions. Nous avons beaucoup travaillé, depuis mercredi dernier, jusque tard dans la nuit, en votre compagnie et celle de M. le ministre, de Mme la rapporteure et de nos collègues députés, dont Jean-Marie Sermier. Nous vous avons expliqué en quoi cette écotaxe est injuste, non sur le principe, mais dans ses modalités : elle est injuste car elle pèsera très fortement sur le commerce local, le *made in France* et le transport de proximité.

Vous nous avez expliqué en long, en large et en travers que cette analyse était fautive. Vous avez refusé toutes nos propositions d'exonération, y compris l'amendement qui concernait la collecte laitière, pourtant basé sur l'article L. 271 du code

général des impôts qui permet d'exonérer les véhicules d'intérêt général ainsi que les véhicules agricoles. Vous avez supprimé l'exonération des véhicules de l'État et des collectivités territoriales que le Sénat avait introduite, alors même qu'hier soir M. le ministre a reconnu que l'État et les collectivités territoriales supportent déjà de lourds coûts de transport. Malgré tout cela, voilà qu'hier, à quatorze heures quarante-trois minutes très précisément, un amendement éclair, le n° 167, est arrivé tel Zorro, en une seconde, pour exonérer la collecte de lait.

Je voudrais donc répéter, pour la dixième fois ce matin, que c'est grâce à nous, les députés de l'opposition UMP, que la collecte de lait sera exonérée. Nous aimerions de plus savoir combien cela coûtera par rapport au projet d'écotaxe initial. Nous souhaiterions connaître la liste des véhicules non équipés de tachygraphes susceptibles de bénéficier de la même exonération.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre, que le Paris Saint-Germain gagne ou non, une chose reste sûre : nous, à l'UMP, nous jouons collectif ! Martial Saddier a répété quatre fois une question que nous avons déjà posée hier, au cours de la discussion générale, que nous avions également posée en commission, et à laquelle nous n'avons toujours pas de réponse. Il est clair aujourd'hui que vous voulez nous faire confondre le transport de proximité et le transport de longue distance. Vous nous dites que le transport de proximité, ce n'est de toute façon pas la même chose que le transport de longue distance, car les itinéraires sont différents.

Prenons l'exemple de la route nationale 73, dans le département du Jura, qui fera partie des routes concernées par l'écotaxe. Parmi les usagers de cette route, il y a des camions qui font du transport international depuis la Hollande jusqu'en Espagne, mais aussi ceux de la petite coopérative agricole située à côté. Ils l'empruntent cinquante fois par jour, sur une dizaine de kilomètres, pour entrer et sortir de la coopérative. Faites le calcul vous-même : il s'agit de payer des centaines de fois un montant de l'ordre de vingt centimes d'euros. On atteint le chiffre de 45 000 euros par an de charges supplémentaires pour cette petite coopérative ! Au sujet des transports de proximité, nous souhaitons donc obtenir une réponse claire à ces questions : qui paiera, et pour quel coût ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je crains que nous n'ayons encore droit à plusieurs interpellations semblables.

Je ne vois pas très bien le lien entre les vols de câbles sur les réseaux de la SNCF et de RFF, la coopération internationale des opérateurs et la collecte de lait. J'ai cru comprendre, madame la présidente, que la procédure parlementaire prévoit d'aborder les articles les uns après les autres, tout comme les amendements. Je comprends la volonté politique de l'opposition d'aborder certains sujets plutôt que d'autres, mais nous sommes là pour légiférer ! Prenons donc les choses dans l'ordre.

Mme la présidente. La parole est à M. Richard Ferrand.

M. Richard Ferrand. Chers collègues, nous finirons par nous lasser de la conception du développement durable de l'opposition, qui consiste essentiellement à recycler les propositions des autres ! Si, lorsque viendra le moment d'aborder cette question, la collecte de lait bénéficie d'une exonération, cela

sera le fruit d'un travail réalisé par la majorité, en lien avec le Gouvernement. Cependant, nous ne serons pas malheureux de recueillir d'autres suffrages.

Je trouve qu'il y a quelque impudence à s'arroger le mérite du travail des autres! De surcroît, comme vous le savez, le décret du 4 mai 2012 ne prévoyait pas d'exemption pour la collecte de lait.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué*. C'est vrai!

M. Richard Ferrand. L'honnêteté intellectuelle devrait vous pousser à rendre à César ce qui est à César.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 184, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 218.

M. François-Michel Lambert. En préambule, je voudrais dire à mes amis députés de droite qu'à force de battre le lait, ils vont en faire du beurre!

M. Bernard Accoyer. C'est vous qui êtes des spécialistes du lait tourné!

M. François-Michel Lambert. Vous feriez mieux d'attendre l'examen de l'article correspondant pour intervenir!

Pour revenir au sujet qui nous occupe, l'amendement n° 184 propose d'élargir le champ d'application de l'article 4 de ce projet de loi aux entreprises « agissant pour le compte de Réseau ferré de France ou ayant conclu une convention avec Réseau ferré de France en application de l'article L. 2111-9. » En l'état actuel de la rédaction du texte, seule la SNCF est concernée par cette disposition. Nous vous invitons donc, en adoptant cet amendement ainsi que le sous-amendement que présentera M. Baupin, à élargir le champ d'application de l'article 4 – qui n'a rien à voir avec la collecte de lait, comme l'a appelé M. le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir le sous-amendement n° 218.

M. Denis Baupin. Ce sous-amendement est rédactionnel, madame la présidente. Il modifie la formulation de l'amendement n° 184 pour la rendre cohérente avec la terminologie employée par l'article L. 2111-9 du code des transports, auquel il fait référence.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, *rapporteuse*. Favorable à l'amendement sous-amendé.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué*. Favorable à l'amendement sous-amendé.

(Le sous-amendement n° 218 est adopté.)

(L'amendement n° 184, sous-amendé, est adopté.)

(L'article 4, amendé, est adopté.)

Après l'article 4

Mme la présidente. La parole est à M. Florent Boudié, pour soutenir l'amendement n° 173.

M. Florent Boudié. Il est retiré, madame la présidente.

(L'amendement n° 173 est retiré.)

Article 4 bis A

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous ne pouvons pas accepter d'avoir travaillé comme nous l'avons fait pendant six heures en commission sans obtenir de réponses. Nous avons déposé des amendements que vous avez rejetés en affirmant, la main sur le cœur, qu'il n'y aurait absolument aucune exonération pour quelque profession que ce soit. Nous avons de nouveau passé six à sept heures à débattre hier soir, quasiment jusqu'à une heure du matin, sans obtenir plus de réponses. M. le ministre s'est contenté de nous expliquer tout ce que la République n'a pas fait depuis cinquante ans, et tout ce qu'il a déjà fait depuis un an.

Après tout cela, nous ne pouvons pas accepter que l'on nous reproche, ce matin, de poursuivre nos demandes, nos questions et nos interrogations! Nous voulons que la représentation nationale soit éclairée, tout comme les professions qui regardent nos débats depuis ce matin. Ces gens n'ont pas dormi cette nuit, monsieur le ministre! Ils veulent savoir combien cette affaire leur coûtera, si la survie de leur entreprise est en jeu, et si le pourcentage que fixera la loi sera aussi faible que cela. Ils s'interrogent quant à la constitutionnalité de cette écotaxe : nous avons tous des inquiétudes à ce sujet.

Je ne répéterai pas ces questions dans cette intervention sur l'article 4 bis A, mais je le ferai au moment de l'examen des articles suivants. Il est tout à fait légitime que nous vous ayons posé des questions dès l'examen du premier article de ce texte, pour éclairer par avance les débats sur l'article 7. Ce projet de loi comporte des points qui nous inquiètent, nous interpellent : il est normal que nous vous interroguions sur ces points depuis le début de nos travaux en commission, et encore hier soir et ce matin en séance publique.

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Beaubatie, pour soutenir l'amendement n° 135.

Mme Catherine Beaubatie, *rapporteuse*. Rédactionnel.

(L'amendement n° 135, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 4 bis A, amendé, est adopté.)

Article 4 bis B

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, inscrit sur l'article.

M. Jean-Marie Sermier. À défaut de débat, plusieurs collègues, de ce côté de l'assemblée, ont travaillé ce texte et ont rencontré tous les professionnels qui transportent quotidiennement, pour leur propre compte, des marchandises dans leurs camions pour aller les vendre, à la différence des transporteurs. Depuis que nous étudions ce texte en commission, nous vous demandons précisément, monsieur le ministre, combien l'écotaxe coûtera à toutes ces entreprises qui ne seront pas en mesure de la répercuter autrement qu'en

rognant leurs marges. Vous avez esquivé cette question lors de la réunion de la commission et vous allez nous répondre que ce n'est pas à cet article que nous devons en traiter.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Voilà ! Vous faites les questions et les réponses !

M. Jean-Marie Sermier. Or nous vous sollicitons depuis plus d'une semaine.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Cela ne fait que huit jours que vous occupez de cela ?

M. Jean-Marie Sermier. Vous avez tenté, en commission, de nous expliquer que, toute façon, ce projet de loi s'adressait aux professionnels et qu'il n'y avait pas de réponse pour les autres. L'article 7 est l'essentiel de ce projet, le cœur de ce texte, et nous en sommes bien conscients. Nous y arrivons progressivement. Mais à mesure que nous avançons, nous n'avons toujours pas de réponse. C'est la raison pour laquelle les députés du groupe UMP prennent la parole à tour de rôle et avec empressement pour vous dire : « Monsieur le ministre, dites-nous solennellement, les yeux dans les yeux, combien cela coûtera ! »

M. Florent Boudié. Ça suffit !

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement rédactionnel de Mme Beaubatie.

(L'amendement n° 136, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 4 bis B, amendé, est adopté.)

Article 4 bis

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, inscrit sur l'article.

M. Martial Saddier. Dieu sait que nous sommes d'accord sur les amendements vélo. Nous avons obtenu que le ministre apporte des réponses précises et prenne des engagements pour le vélo devant la représentation nationale. C'est essentiel. Je suis moi-même, comme d'autres dans cet hémicycle – le président Accoyer, ici présent, également – un amoureux du vélo. Nous parvenons à obtenir de votre part des réponses précises sur ce sujet, ô combien important pour toutes et tous et c'est tant mieux, mais nous n'obtenons pas de réponse à nos questions sur le cœur de ce texte. Pourquoi y a-t-il eu brutalement un revirement de la majorité sur une exonération refusée jusqu'à présent ? La commission des affaires économiques avait une position très ferme. Ainsi, le président Brottes a, encore hier soir, soutenu mordicus qu'il n'y aurait pas d'exonération. Le rapporteur pour avis, présent parmi nous, ne prend pas la parole ! Grâce à nous, grâce à notre obstination, à notre persévérance, les producteurs de lait seront exonérés. (« Oh ! sur les bancs du groupe SRC. ») Nous avons dénoncé la situation des producteurs de lait, mais – et je pense aux députés des Alpes du Sud – qu'en est-il des producteurs de pommes et des producteurs de poires ?

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Il faut revenir à l'article ! On tourne en boucle !

M. Martial Saddier. *Quid* des producteurs de pêches, d'abricots ? *Quid* des producteurs de bois ? *Quid* des agriculteurs en général et de tout le commerce *made in France*, en particulier ? Nous avons demandé, hier, lors de la réunion de la commission du développement durable, qu'Arnaud Montebourg, Benoît Hamon et Mme Duflot, laquelle a lancé le grand Commissariat général à l'égalité des territoires, viennent s'expliquer ! Nous pourrions avancer très vite, mes chers collègues, mais il est tout simplement inacceptable que nous n'ayons pas de réponses précises à nos questions précises ! Comme l'a rappelé Jean-Marie Sermier, cela fait une semaine que ça dure. Nous avons joué le jeu du débat de fond. Nous attendons maintenant, monsieur le ministre, des réponses précises aux questions précises que nous posons !

(L'article 4 bis est adopté.)

Avant l'article 5

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n° 62, 93 et 110.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 62.

Mme Véronique Louwagie. Cet amendement est relatif aux installations auxiliaires de contrôle technique. Le dossier des centres auxiliaires est l'exemple type des tracasseries que peuvent rencontrer les entreprises, aujourd'hui. Depuis 2004, en complément des centres spécialisés de contrôle technique, des centres auxiliaires pouvaient être ouverts par des réseaux de contrôle agréés. Ces centres auxiliaires répondaient à un véritable besoin des usagers sur le terrain, s'agissant, notamment, de tous les véhicules lourds, et permettaient de réduire les déplacements. Le système fonctionnait bien jusqu'à aujourd'hui. Le Conseil d'État a souhaité, en 2011, qu'il y ait une égalité de traitement entre les réseaux de contrôle technique et les centres indépendants. Pour répondre aux demandes formulées par le Conseil d'État, il était possible de permettre à tout le monde d'exploiter des installations auxiliaires, conformément au souhait de la quasi-unanimité des professionnels. C'est pourtant une décision contraire qui a été choisie par l'administration. Ainsi, la décision du 10 octobre 2012 de fermer, d'ici à 2016, donc dans un délai relativement proche, toutes les installations auxiliaires de contrôle technique concerne sans distinction les véhicules lourds et légers. Cela pose un véritable problème sur le terrain quant à la de transition énergétique évoquée par chacun, au regard des simplifications administratives souhaitées par tous et au niveau du choc de compétitivité.

C'est pourquoi nous suggérons d'insérer deux alinéas qui permettront aux installations auxiliaires de continuer à exister.

Mme la présidente. La parole est à M. Xavier Breton, pour soutenir l'amendement n° 93.

M. Xavier Breton. J'ai déposé cet amendement, avec vingt-six de mes collègues, notamment au nom du groupe d'études sur la filière des véhicules industriels, que je préside.

Le contexte juridique et technique a bien été exposé. Il convient tout de même de tenir compte aujourd'hui du contexte économique dans lequel nous nous inscrivons. À l'heure où le Gouvernement s'engage dans ce qu'il appelle un « choc de compétitivité », le secteur du transport va se trouver affaibli par des charges nouvelles liées aux déplacements des véhicules vers des centres de contrôle technique qui

seront moins nombreux, donc plus éloignés. Or l'augmentation des déplacements ainsi induite représente des frais supplémentaires : carburant, affectation d'un chauffeur spécifique... Dans le climat économique actuel, le transport routier n'avait pas besoin de cela.

Le Gouvernement s'est prononcé aussi en faveur de la transition énergétique et de la rationalisation des déplacements routiers. Or la fermeture des centres auxiliaires aboutira à l'inverse de l'effet voulu. En effet, l'augmentation des déplacements qui sera ainsi induite générera davantage d'émissions polluantes.

Le Gouvernement travaille aussi sur le choc de simplification administrative. Or les files d'attente et les délais de contrôle vont augmenter progressivement, car les centres de contrôle technique seront moins nombreux, donc davantage sollicités. L'égalité territoriale sur laquelle il s'est engagé ne sera donc pas respectée.

Enfin, à l'heure où les entreprises souhaitent davantage de visibilité et de stabilité réglementaires pour investir, on décide de supprimer, en 2016, des installations auxiliaires qui avaient pourtant été autorisées et impulsées par le Gouvernement en 2004, afin d'assurer un bon maillage territorial.

On nous parle également souvent d'harmonisation européenne. Nous savons aujourd'hui qu'il y a un manque d'harmonisation européenne et que des normes techniques franco-françaises sont en contraction avec celles en vigueur dans d'autres pays. En dépit de cela, on refuse en France de conserver des installations auxiliaires qui existent et qui fonctionnent partout en Europe. On compte en effet 20 000 installations de ce type en Allemagne.

Cet amendement vise en conséquence à annuler la suppression des installations auxiliaires de contrôle technique et à étendre, pour la seule catégorie des véhicules lourds, à tous les acteurs, qu'ils soient réseau de contrôle agréé ou centre de contrôle non rattaché, la possibilité d'ouvrir des installations auxiliaires de contrôle technique.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 110.

M. Bertrand Pancher. Quelques semaines avant l'examen de ce texte de loi, j'ai été invité par un garagiste de Vaucouleurs, ville de ma circonscription. Il exploitait un centre de contrôle technique auxiliaire. Il m'a demandé d'intervenir auprès de vos services, ce que j'allais d'ailleurs faire, pour expliquer sa situation. Les centres de contrôle technique étaient auparavant gérés par l'État, lequel, ne réussissant pas à mener à bien sa mission, l'a confiée au secteur privé. Des grands groupes avaient donc prévu de mettre en place des centres de contrôle auxiliaire afin, comme l'ont précédemment souligné mes collègues, d'éviter les déplacements de poids lourds. Ainsi, à Vaucouleurs, petite commune de ma circonscription de 2 000 habitants, un garage a investi pour assurer le contrôle technique des camions. Il se trouve qu'un de ces grands groupes privés, considérant qu'il fallait tout regrouper pour des raisons de gains de productivité, a dénoncé les imperfections juridiques de la loi. Les centres de contrôle auxiliaire vont donc être interdits. C'est de la folie ! Le garagiste de Vaucouleurs, ne pouvant plus accueillir les camions, va donc cesser son activité. Les transporteurs locaux vont alors devoir se rendre à Toul ou à Nancy, ce qui est pour eux incompréhensible !

Mme la présidente. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Bertrand Pancher. Je termine, madame la présidente.

J'ajoute que ces dispositions sont tellement incompréhensibles que certains préfets n'entendent pas les appliquer et prennent le risque d'être condamnés. D'autres le feront, parce qu'ils pensent que cela va finir par coûter cher à l'État.

Mme la présidente. Merci de conclure vraiment !

M. Bertrand Pancher. Réglez ce problème, s'il vous plaît, monsieur le ministre, car la situation est incohérente pour toutes celles et ceux qui défendent sincèrement des grands objectifs environnementaux, comme la réduction du gaz à effet de serre.

M. Jean-Marie Sermier. Très bien !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission !

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. La commission du développement durable a rejeté ces amendements.

M. Martial Saddier. C'est bien dommage !

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Le décret de 2012 a supprimé la dérogation qui constituait une rupture d'égalité et a prévu que cette suppression ne prendrait effet que quatre ans plus tard, ce qui constitue un délai d'adaptation suffisant. Aujourd'hui, la couverture du territoire par les centres restants paraît suffisante.

M. Bertrand Pancher. Mais non !

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Mais je m'étonne, ce matin, d'entendre mes collègues de droite remettre ainsi en cause le libéralisme et la liberté de la concurrence !

M. Bertrand Pancher. On va jouer là-dessus toute la journée !

Mme la présidente. Seule Mme la rapporteure a la parole ! Je vous remercie de l'écouter !

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. La susceptibilité, c'est terrible !

La commission a donc donné un avis défavorable à ces amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Le Gouvernement donne également un avis défavorable à ces amendements.

En effet, vous avez, à l'origine, privatisé les contrôles pour les poids lourds, considérant que l'État n'était pas en mesure de remplir efficacement cette mission. La privatisation semblait ainsi être la seule solution en cas de défaillance ou de manque d'efficacité. C'était de votre responsabilité. Les centres de contrôle ont donc été privatisés. À l'époque, seuls les centres de contrôle rattachés à un réseau national ont bénéficié d'une dérogation, afin d'effectuer les contrôles techniques de poids lourds. Ils pouvaient donc être à la fois contrôleurs et réparateurs. Le Conseil d'État s'est prononcé. Il a alors considéré qu'il y avait une discrimination et qu'il n'y avait pas lieu de privilégier les réseaux nationaux. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi seuls les réseaux nationaux l'ont été ainsi !

L'argument pour cette dérogation, c'était le maillage territorial. Il y avait en effet des délais très long, avec 173 centres de contrôle sur le territoire. Il y en a aujourd'hui 336, soit une augmentation de 106 % depuis 2005, ce qui garantit le maillage territorial.

Dans un souci de clarté, notamment pour les personnes ayant recours à ces services, il nous paraît donc judicieux de séparer les activités. Vous êtes allé, dites-vous, dans votre circonscription. J'ai aussi vu combien ce type de confusion de lieux et d'activités pouvait être préjudiciable. Je ne souhaite pas jeter sur le doute sur la profession, parce qu'il y a des gens qui s'impliquent beaucoup, mais il faut mesurer l'importance du problème.

Les choses sont en train de se régler, la situation se stabilise. C'était une dérogation, et elle n'a plus lieu d'être.

Il y avait un régime exceptionnel, et il faut selon vous le maintenir et le généraliser. Non, un régime exceptionnel doit être transitoire, pendant une période d'adaptation, et nous prévoyons des dispositions pour répondre pendant quatre ans aux difficultés.

Comme Mme la rapporteure, je suis donc tout à fait défavorable à ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je ne reviendrai pas sur l'explication technique, mes deux collègues l'ont clairement donnée, mais une telle disposition dévoile un peu plus chaque jour la politique du Gouvernement, cautionnée par la majorité, pour l'aménagement du territoire. Depuis un an, il n'y a plus d'aménagement du territoire au sein du Gouvernement. Chaque jour, chaque nuit qui passe dans cet hémicycle est funeste pour la représentation des territoires ruraux, pour l'aménagement du territoire. Avant-hier soir, c'était la suppression de la représentativité des territoires ruraux avec le découpage des cantons.

M. Frédéric Cuveillier, ministre délégué. Quel rapport ?

M. Martial Saddier. Il y a la modification des modes de scrutin tous azimuts pour faire disparaître la représentativité du monde rural, la disparition de la prise en compte de la notion de temps de déplacement plutôt que de distance, la suprématie du monde urbain sur le monde périurbain et le monde rural.

M. Frédéric Cuveillier, ministre délégué. Non !

M. Martial Saddier. Ce sont quasiment trente ans de combat, avec la loi montagne, la loi littoral, l'aménagement du territoire, les grands défis et les grands plans d'aménagement du territoire portés par la DATAR et soutenus par tous les gouvernements successifs, qui s'effilochent un peu plus chaque jour. C'est un exemple de plus de ce que vous voulez faire de la France, en reprenant tout en main.

Nous en avons eu hier la démonstration, avec une proposition du Haut commissariat à l'aménagement du territoire qui parlait d'elle-même et contre laquelle tous les députés, sur tous les bancs de la commission, se sont élevés. On présente, la main sur le cœur, de grandes lois de décentralisation qui sont en fait des coquilles vides et on reprend les choses en main par la voie réglementaire et administrative, avec une centralisation très forte sur l'ensemble des territoires de France.

J'ai cosigné cet amendement pour des raisons techniques et des raisons de fond. Réveillez-vous, mes chers collègues. Monsieur Chassaigne, vous qui êtes le grand défenseur des territoires ruraux, aidez-nous à faire comprendre à cette majorité qu'il faut arrêter de prendre de telles décisions qui vont faire très rapidement disparaître les territoires ruraux de notre beau pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary.

M. Gilles Savary. La tournure des débats me donne l'occasion d'intervenir sur le contrôle technique.

J'ai moi-même rencontré les enseignes de contrôle technique. Nous assistons en réalité, depuis que nous avons confié ces contrôles au secteur privé, à une mercantilisation de plus en plus grande de ce secteur, qui devient très concurrentiel, se concentre sous de grandes enseignes et recherche légitimement des marchés. Or il s'agit tout de même de missions d'intérêt public, qui ne peuvent pas être uniquement concurrentielles alors que nous ne prendrions en considération dans cet hémicycle que les intérêts du secteur. Il demande aujourd'hui que soient multipliés les contrôles techniques sur les véhicules. Il demande aussi que ces contrôles soient étendus aux motos ou encore aux tracteurs et aux remorques. Ce sont des revendications de marché que l'on ne peut pas traiter ainsi car c'est un contrôle légal et nous devons donc avoir une certaine éthique.

La question de fond, et cela ne concerne pas seulement les élus du peuple, c'est qu'il faut éviter des conflits d'intérêts, faire en sorte qu'un garagiste ne soit pas le contrôleur de ce qu'il vient de faire dans son garage. C'est un point essentiel et nous aurons le même débat pour les chronotachygraphes. Des gens qui les installent voudraient en être les contrôleurs. Nous avons connu cela à la belle époque de l'automobile, avec le trafic des compteurs de certains véhicules sur le marché de l'occasion.

C'est donc une décision très saine qui est prise aujourd'hui par le ministre et nous devons absolument l'accompagner.

Plusieurs députés du groupe SRC. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Xavier Breton.

M. Xavier Breton. Il y a tout de même un grand nombre d'arguments qui plaident en faveur de l'adoption de ces amendements.

Le premier, c'est l'aménagement du territoire, le maillage territorial. Nous ne sommes pas dans la même logique pour les automobiles et pour les camions. Il y a pour les camions une logique professionnelle qu'il n'y a pas pour les automobiles.

Deuxième argument, il n'y a aucun coût pour le budget de l'État. Une telle mesure ne peut être justifiée par des contraintes budgétaires, il s'agit simplement de savoir quel est le meilleur service pouvant être rendu aux entreprises, notamment de transport routier, dans notre pays.

Troisième argument, c'est une demande qui émane aussi d'un groupe d'études, celui de la filière des véhicules industriels. On parlait tout à l'heure du club parlementaire pour le vélo, dont je fais partie. C'est très bien qu'il y ait un dialogue. Ayez aussi un dialogue avec le groupe qui défend la filière des véhicules industriels et les camions. Encore une fois, c'est aussi parce que nous avons été en contact avec les professionnels que nous combattons votre disposition.

C'est vrai que, depuis 2004, les réseaux étaient privilégiés puisqu'ils étaient les seuls à pouvoir ouvrir des centres auxiliaires, contrairement aux indépendants. C'est la raison pour laquelle, Véronique Louwagie l'a souligné, le Conseil d'État a confirmé dans sa décision du 21 octobre 2011 qu'il y avait une rupture d'égalité entre les réseaux et les centres indépendants.

Deux possibilités s'ouvrent alors à l'administration pour se conformer à l'avis du Conseil d'État : soit élargir à tous les acteurs la possibilité d'ouvrir des centres auxiliaires, soit fermer l'ensemble de ces centres. C'est la seconde option qui a été choisie, et l'on peut se demander quelles en sont les raisons, quels sont les intérêts qui sont derrière cette décision.

Il me semble justifié que l'on puisse ouvrir de tels centres uniquement pour les poids lourds, en tenant compte de la spécificité économique du secteur, et j'insiste donc particulièrement sur l'importance de ces amendements.

Mme la présidente. Sur les amendements identiques n^{os} 62, 93 et 110, je suis saisie par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je voulais vous demander moi aussi un scrutin public, madame la présidente, mais, pour des raisons administratives, vous n'aviez pas encore reçu ma délégation ; je m'associe donc évidemment à cette demande.

Il est très important qu'il y ait un scrutin public, parce qu'il va mettre les uns et les autres devant leurs responsabilités. Un certain nombre de mes collègues proches de chez moi, y compris socialistes, monsieur le ministre, sont confrontés aux mêmes problèmes. Ainsi, le centre de contrôle auxiliaire de la commune de Neufchâteau, dans les Vosges, sera vraisemblablement fermé, ce qui est totalement stupide.

M. Martial Saddier. C'est une catastrophe !

M. Bertrand Pancher. Pour les poids lourds, c'est de la folie. Quand on vous interpellera, mes chers collègues, en vous demandant pourquoi vous avez autorisé la fermeture des centres de contrôle administratif, vous devrez vous justifier, y compris devant les grandes organisations environnementales, qui vont se poser des questions.

Vous nous répondez, monsieur le ministre, que nous avons privatisé, mais vous-mêmes, nationalisez. Vous avez le pouvoir, allez-y, nous vous soutiendrons. « C'est votre faute, nous sommes au pouvoir mais nous ne pouvons rien faire » : pendant combien de temps allez-vous encore tenir ce discours ?

Nous aurons dans la journée des débats particulièrement amusants.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Mes collègues ont montré tout l'intérêt que pouvait avoir ce maillage territorial, permettant, grâce aux centres ouverts dans les zones rurales, d'offrir un service à l'ensemble de nos concitoyens.

Je rappelle également que cela ne coûte rien au budget de l'État. Nous sommes bien conscients que les finances de l'État que vous gérez sont exsangues...

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Grâce à qui ?

M. Jean-Marie Sermier. ...mais, quand on fait de l'aménagement du territoire sans avoir besoin d'un centime du contribuable, il est particulièrement dommage de changer de système.

On a parlé de conflit d'intérêts. Franchement, quand, dans une zone rurale, un centre technique est aussi un garage, ce qui permet à l'établissement de vivre...

M. Martial Saddier. Il a raison !

M. Jean-Marie Sermier. ...nous ne pouvons pas remettre en cause la bonne foi des intéressés. S'il y a un conflit d'intérêts entre ces deux structures, entre ces deux métiers, on va en trouver dans de nombreux autres secteurs, et c'est mal connaître la vie rurale, monsieur le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Qu'est ce que vous en savez ?

M. Jean-Marie Sermier. Je suis élu rural depuis une trentaine d'années et je la vis au quotidien.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Et alors ? Qu'est-ce que vous savez de moi ?

M. Jean-Marie Sermier. La vie rurale a justement besoin que l'on puisse associer plusieurs activités au sein d'un même établissement sans aucun coût pour l'État. Le groupe UMP soutiendra bien évidemment ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne. (*« Ah ! » sur les bancs des groupes UMP et UDI.*)

M. André Chassaigne. Ma position n'entraînera, j'en suis certain, aucune instrumentalisation, elle est tout simplement le reflet de ce que je peux vivre sur le territoire que je représente.

J'ai moi-même été saisi d'un vrai problème de contrôle technique dans un arrondissement enclavé. La suppression des contrôles de proximité posera indiscutablement des problèmes.

M. Martial Saddier. Il a raison !

M. André Chassaigne. Nous parlons de zones rurales peu peuplées, avec un réseau commercial très diffus, notamment pour les réparateurs automobiles. Je voterai ces amendements. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Martial Saddier. Très bien !

M. André Chassaigne. Ce n'est pas pour avoir des applaudissements, cela répond tout simplement à une attente des usagers de la région que je représente.

M. Martial Saddier. Je le savais !

M. Lionel Tardy. C'est du bon sens !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. J'ai rappelé le contexte et la façon dont les choses s'étaient mises en place, le fait de tolérer des dérogations uniquement pour des réseaux natio-

naux ayant été censuré par la Haute juridiction administrative. Nous revenons donc sur ce qui apparaît comme une malversation réglementaire et législative pour clarifier les choses.

Il nous semble impossible de faire coexister en un même lieu, au même moment, avec les mêmes personnes...

M. Martial Saddier. C'est faux!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...une fonction de réparation et une fonction de contrôle.

Mme Marie-Christine Dalloz. C'est une forme de suspicion!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il n'est pas question de fermeture. Un établissement peut être scindé, le centre d'activités auxiliaire déplacé et transformé en centre de contrôle de plein exercice en quelque sorte.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas possible dans les territoires ruraux!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il y a un paradoxe à vouloir absolument cette confusion des missions entre celui qui interviendra et celui qui se contrôlera lui-même. Ce n'est pas un gage de clarté et de transparence. Il faut évoluer, pour la crédibilité même des professionnels, car vous savez bien comment les choses se passent.

M. Martial Saddier. Ils sont crédibles!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je ne dis pas qu'ils ne le sont pas.

M. Martial Saddier. C'est une mise en cause!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je veux justement leur éviter d'être mis en cause alors même qu'ils font leur travail, et effacer le moindre doute sur cette profession. Les réparations et le contrôle de ces réparations, le contrôle technique, ne peuvent pas se faire au même endroit, au même instant, avec les mêmes personnes.

Les centres auxiliaires peuvent être matériellement scindés en fonction de contrôle technique et fonction de réparation. Je dirais même que cela incitera à une meilleure structuration des zones rurales (*Exclamations sur les bancs des groupes UMP et UDI*),...

M. Xavier Breton. Vous les asphyxiez!

M. Martial Saddier. Vous les assassinez!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...par le développement d'implantations supplémentaires.

Par ailleurs, le délai est de quatre ans, pour un domaine économique captif.

Votre argumentation est un peu absurde: vous prétendez, au fond, que les camions ne sont pas destinés à rouler puisque vous regrettez que le texte les oblige à faire des kilomètres pour se rendre sur un site de contrôle technique. C'est pourtant bien la mission des camions de transporter des marchandises; ils peuvent s'arrêter à un point de contrôle sur leur itinéraire. Cet argument – « pour éviter les déplacements, ne changeons rien » – n'a vraiment pas de sens. (*Exclamations sur les bancs des groupes UMP et UDI*.)

Je ne veux pas d'opacité, de confusion, je ne veux pas la moindre mise en cause de ces activités.

M. Martial Saddier. C'est vous qui les mettez en cause!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je veux au contraire de la clarté, plus de lisibilité, je souhaite éviter l'incompréhension des gens, leurs doutes – même à tort – et leurs incertitudes quant à la crédibilité de la mission de contrôle, en la séparant d'avec la mission de réparation.

Les centres auxiliaires ne disparaîtront donc pas, mais ils seront transformés en centres de contrôle. Aujourd'hui, matériellement, dans un même garage, l'atelier sert à contrôler comme à réparer; il suffit tout simplement de séparer les fonctions. Le routier ou le conducteur qui a besoin d'un contrôle saura qu'il a affaire à cette fonction.

M. Martial Saddier. C'est laborieux!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous connaissez les difficultés que pose l'organisation actuelle. Vous êtes des députés de terrain: vous êtes donc souvent saisis par des personnes qui souhaitent plus de clarté et de crédibilité.

M. Martial Saddier. Vous mettez en cause la crédibilité des gens qui travaillent!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Nous créons, au service de la profession, les conditions de la transparence. C'est le chemin que je vous invite à prendre.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Un vieil adage me revient: on ne peut être à la fois juge et partie. Nous ne pouvons donc voter ces amendements. Nous sommes au contraire d'accord avec M. le ministre sur l'absolue nécessité de séparer les activités. (*Exclamations sur les bancs des groupes UMP et UDI*.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary.

M. Gilles Savary. Nous suivrons le Gouvernement pour deux raisons.

M. Martial Saddier. Soyez courageux!

M. Gilles Savary. La rigueur, tout d'abord, qui consiste à éviter les conflits d'intérêts, doit être l'objet de la loi, laquelle s'honore de suivre une telle ligne de conduite.

Ensuite, j'observe une très grande concentration de ces activités auprès de grands groupes de contrôle aujourd'hui. Je suis moi-même un élu rural, 100 % rural,...

M. Martial Saddier. Alors votez les amendements!

M. Gilles Savary. ...et je peux vous dire que nous avons de petits centres de contrôle technique qui sont très heureux d'être indépendants.

Mme la présidente. Je vais maintenant mettre aux voix les amendements identiques n^{os} 62, 93 et 110.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin:

Nombre de votants	70
Nombre de suffrages exprimés	70
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	20
contre	50

(*Les amendements identiques n^{os} 62, 93 et 110 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n^{os} 170, 78 et 187 rectifié.

La parole est à M. Florent Boudié, pour soutenir l'amendement n^o 170.

M. Florent Boudié. Il est retiré.

(L'amendement n^o 170 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 78.

M. Martial Saddier. Avant de présenter cet amendement, je souhaite relever, sans faire de procès à qui que ce soit car je pense que c'est involontaire, que vos explications de vote ont assez rapidement tourné à la suspicion et à la mise en cause d'une profession. *(Exclamations sur plusieurs bancs du groupe SRC.)*

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Au contraire !

M. Martial Saddier. Je trouve très désagréable que l'on se serve de ce type d'arguments pour répondre à l'opposition, qui a, elle, de vrais arguments techniques et d'aménagement du territoire. Nos amis de cette profession auront tout loisir de regarder dans le *Journal officiel* le résultat du vote.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. C'est de la pêche aux voix, monsieur Saddier ! Ce n'est pas glorieux !

M. Martial Saddier. L'amendement n^o 78 est un amendement vélo. Je rends hommage à notre collègue Philippe Goujon, très engagé, dans notre famille politique, pour le vélo.

Cet amendement propose que le gestionnaire de voirie, en amont des passages piétons et de croisement, puisse user de pouvoirs de police. Il renvoie à un décret en Conseil d'État ; vous avez donc, monsieur le ministre, toute liberté d'apporter les précisions nécessaires. Il est très important d'interdire les stationnements en amont des passages piétons. Beaucoup de pays en Europe ont déjà adopté cette mesure. Je suis donc sûr que cet amendement de bon sens recevra le soutien de nos amis du groupe écologiste et, plus largement, de toute la représentation nationale.

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n^o 187 rectifié.

M. Denis Baupin. Il ne s'agit pas d'une question de soutien à tel ou tel : ce sont des amendements que nous avons élaborés ensemble, sur lesquels nous avons le même point de vue. Nous pensons qu'il est en effet important, monsieur le ministre, de recevoir de votre part un éclairage concernant le plan national dont vous avez pris l'engagement, notamment pour savoir s'il comportera des dispositions concernant la sécurité des cyclistes, comme des aménagements en ville. L'amendement prévoit d'empêcher que des places de stationnement aux carrefours gênent la visibilité pour les cyclistes. On sait bien, en effet, que c'est aux intersections que la dangerosité est la plus importante, notamment pour les deux roues, véhicules motorisés ou cycles.

(Les amendements identiques n^{os} 78 et 187 rectifié, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 169 et 188 rectifié.

La parole est à M. Florent Boudié, pour soutenir l'amendement n^o 169.

M. Florent Boudié. Il est retiré.

(L'amendement n^o 169 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n^o 188 rectifié.

M. Denis Baupin. Je vais le retirer également. Il avait pour objectif, dans le cadre du plan sur lequel le ministre s'est engagé, de généraliser les sas pour les vélos à proximité des carrefours. C'est important. Nous y reviendrons dans le cadre du plan.

(L'amendement n^o 188 rectifié est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Xavier Breton, pour soutenir l'amendement n^o 94.

M. Xavier Breton. Cet amendement vise à ouvrir aux distributeurs et réparateurs de véhicules industriels le droit de procéder aux opérations d'installation et d'inspection des chronotachygraphes numériques.

La France se distingue des autres États membres de l'Union européenne en interdisant aux distributeurs et réparateurs de véhicules industriels d'obtenir un agrément pour effectuer ces opérations. L'arrêté du 7 juillet 2004 dispose en effet : « Les organismes agréés pour les opérations d'installation et d'inspection ne peuvent être ni détenteurs ni utilisateurs des instruments et, en outre, leur activité principale ne doit pas être liée au transport par route ni au commerce de véhicules de transport. »

Il n'existe aucune source communautaire à cette disposition nationale. C'est encore et toujours l'administration française qui étouffe l'activité par ses règlements. Cette disposition crée un régime spécifique à la France, qui ne permet pas aux distributeurs de véhicules industriels français de bénéficier des mêmes conditions d'exercice de leur activité que les distributeurs des autres États membres de l'Union européenne.

Cette logique franco-française doit être remise en question. Premièrement, elle va à l'encontre des besoins des transporteurs routiers, qui attendent de leurs distributeurs un ensemble de services global en un seul et même lieu. Ces dernières années, les investissements des distributeurs ont ainsi été particulièrement importants et nombreux dans les activités d'après-vente et de service, précisément pour répondre à ces attentes.

Deuxièmement, les déplacements vers une station de chronotachygraphes agréée génèrent des coûts durs à assumer par les transporteurs dans le contexte économique et réglementaire actuel.

M. Marc Le Fur. C'est vrai !

M. Xavier Breton. Le présent texte ne va d'ailleurs rien arranger à ce contexte.

Troisièmement, les déplacements vers une station de chronotachygraphes agréée créent du trafic et des émissions polluantes, qui pourraient être évités, respectant ainsi les engagements du Grenelle de l'environnement et de la Conférence environnementale.

Quatrièmement, les réparations et contrôles peuvent être réalisés sur un même site, sous réserve d'acquiescer à l'équipement et la formation nécessaires et de se soumettre à l'encadrement réglementaire requis, garantissant une totale étanchéité entre les deux activités. Cela renvoie au débat que nous venons d'avoir sur les installations auxiliaires.

Cette logique franco-française est symptomatique du sentiment de suspicion et de méfiance de l'administration envers les entreprises, qui l'amène souvent à créer des garde-fous réglementaires inadaptés, coûteux, parfois inutiles, et qui portent atteinte à la compétitivité des entreprises.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Le droit en vigueur assure de manière satisfaisante l'indépendance des sociétés spécialisées dans l'installation et le contrôle des tachygraphes vis-à-vis des sociétés de vente et de réparation de poids lourds et des transporteurs routiers.

Je respecte, chers collègues de l'opposition, les arguments que vous utilisez depuis tout à l'heure,...

M. Xavier Breton. Merci !

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. ...mais, si je vous comprends bien, vous êtes pour des poids lourds qui ne circuleraient pas. Il faudrait, tant pour le contrôle technique que pour le contrôle des tachygraphes, une prestation de service à domicile ! L'avis de la commission est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Nous souhaitons que les missions soient clairement identifiées. En l'occurrence, comme précédemment, nous entendons que les opérations d'installation et de vérification des chronotachygraphes soient séparées de la vente et de la concession de poids lourds. C'est simple.

Les arguments que vous employez, mesdames et messieurs les députés de l'opposition, sont à géométrie variable. Que n'ai-je entendu sur la ruralité ? Je rappelle que les ateliers de vérification des chronotachygraphes sont généralement situés à côté des garages et des transporteurs. Or ces centres sont indépendants et ont pour mission de contrôler tous types et toutes marques d'appareils et de matériel roulant. Il en existe 600. Vous souhaitez que les concessionnaires de poids lourds puissent remplir cette mission. Autant dire que ces 600 ateliers, avec leurs 1 300 professionnels, sont destinés à fermer.

M. Martial Saddier. Faites-leur confiance !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Puisque vous faites appel au *JO*, vous irez leur expliquer que vous avez souhaité cette confusion des missions, que vous avez demandé que celui qui vend des poids lourds soit aussi celui qui vérifie l'installation des chronotachygraphes, qu'il devienne juge et partie.

M. Marc Le Fur. On doute aujourd'hui de tout le monde, même des ministres du budget !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Ces ateliers emploient aujourd'hui 1 300 personnes, souvent en zone rurale, à côté de chaque transporteur d'une certaine importance. En accroissant la concurrence, vous souhaitez les mettre en difficulté. Vous l'assumez. Je pense pour ma part qu'il est important que cette activité soit indépendante, qu'elle s'adresse à tous les routiers, qu'elle s'applique à tous les poids lourds et à tout

le matériel installé, quelles que soient la marque et l'origine. La vérification doit être indépendante et préservée de toute confusion des missions. Je ne suis pas là pour permettre cette confusion entre la vente, l'installation et la vérification.

M. Martial Saddier. Ça ne tient pas la route !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il existe 600 ateliers, desquels 1 300 personnes dépendent : votre vote aura des conséquences sur l'activité, y compris en zone rurale.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Si vous me permettez l'expression, votre explication, monsieur le ministre, ne tient pas la route.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Ne dérapez pas...

M. Martial Saddier. Au nom des députés UMP – et je pense pouvoir parler également au nom de ceux de l'UDI –, je souhaiterais réaffirmer la confiance et la reconnaissance totales que j'ai à l'égard de la qualité du travail (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP*) effectué par les installations auxiliaires de contrôle technique ainsi que par les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels.

Comment tolérer, sans encourager la déliquescence de notre République, qu'avant de se demander si quelqu'un travaille correctement ou s'il est honnête, on lui fasse systématiquement un procès d'intention, en avançant que telle profession est malhonnête ou qu'elle travaille mal ? C'est inacceptable.

M. Xavier Breton. C'est la suspicion généralisée.

M. Marc Le Fur. C'est intolérable !

M. Martial Saddier. Il y en a assez que, dans cet hémicycle, comme un peu partout, ce soit par cette voie-là que l'on aborde la question.

Il y a à l'intérieur des entreprises ou des grands groupes – et, comme vous le savez, monsieur le ministre, cela vaut dans l'agriculture, dans l'industrie ou dans l'agroalimentaire – des outils de production et de certification qui sont indépendants et contrôlés par des organismes extérieurs indépendants. Cela s'appelle des audits des normes ISO 14001. Ces organismes gravitent autour des entreprises et, dans le système actuel, il serait très aisé de leur assurer, à l'intérieur d'un même bloc, une indépendance de fonctionnement.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Quel est le rapport ? Vous mélangez tout.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas de la magouille, c'est la vie quotidienne dans le monde de l'entreprise, monsieur le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je ne parle pas de cela.

M. Martial Saddier. La certification, qui est la reconnaissance du travail effectué, est gérée partout ! L'amendement précédent et cet amendement visaient tout simplement à ce que l'on reconnaisse le travail, que l'on puisse faire en sorte que l'on ne tue pas des gens qui travaillent correctement et que l'on ne déménage pas le territoire : vous tuez les territoires ruraux un peu plus chaque jour.

M. Xavier Breton. Excellent !

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

M. Bertrand Pancher. Il est vrai, monsieur le ministre, que vous êtes traumatisé par la question des conflits d'intérêts.

M. Xavier Breton. On le comprend !

M. Bertrand Pancher. Dans le contexte actuel, on vous comprend. Mais vouloir généraliser les contrôles et porter partout la suspicion est absolument inapplicable.

Avec mon collègue M. Philippe Tourtelier, nous avons été amenés à examiner les effets des lois du Grenelle de l'environnement – le président Chanteguet en sait quelque chose. Nous nous étions rendu compte qu'il y avait beaucoup de dispositions obligatoires, mais que, dès qu'il s'agissait de voir leur application concrète et les sanctions qui en découlaient, cela devenait plus compliqué. Dans certains cas, comme dans celui des collectivités, aucune sanction n'existait.

Quant au contrôle, on nous expliquait, à cette époque déjà, qu'il y avait de plus en plus de missions et de moins en moins de moyens. D'ailleurs, vous continuez à en supprimer : ce sont 2 500 collaborateurs de moins encore cette année au ministère de l'écologie. Je ne saurais vous le reprocher dans le contexte actuel, mais comment allez-vous faire pour véritablement mener les missions de contrôle ? C'est impossible.

Si vous ne changez pas de point de vue, en prenant en compte l'autocontrôle, la certification et un principe minimum de confiance, tout cela ne marchera jamais. Ce ne seront que des déclarations d'intention. Vous ferez de belles tirades, monsieur le ministre, comme hier, pendant quarante-cinq minutes, pour nous expliquer que vous allez changer le monde. Mais dans les faits, rien ne changera, ou vers le pire.

Prenons donc un peu de temps pour entrer techniquement dans des dossiers de bon sens.

M. Marc Le Fur. Vous êtes meilleur qu'hier soir, monsieur Pancher !

M. Thierry Benoit. Notre collègue a très bien parlé.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary.

M. Gilles Savary. J'avais pris les devants de ce débat en mettant dans le même sac argumentaire les amendements précédents qui concernaient le contrôle technique et ceux relatifs au contrôle du tachygraphe. En réalité, nous sommes face à une offensive de grands groupes qui veulent s'approprier tout à la fois la vente et le contrôle des appareils : ils risquent de sinistrer, notamment dans nos petites régions rurales, les indépendants qui y sont en place. Voilà ce qui se passe et qui s'exprime aujourd'hui par la voix de fausset de l'indignation.

En réalité, dans bien des domaines, et les Français le savent, on a fait en sorte d'éviter les conflits d'intérêts. Par exemple, ce n'est pas le salarié qui se délivre son certificat médical, mais un médecin indépendant ; ce n'est pas le marchand de bestiaux – ce rapprochement doit vous parler, puisque vous êtes du monde rural, monsieur Saddier – qui délivre son certificat sanitaire, mais le vétérinaire. Je ne vois pas pourquoi on exonérerait aujourd'hui la profession automobile, sous prétexte que des intérêts sont en jeu pour récupérer le marché du contrôle,...

M. Martial Saddier. C'est faux.

M. Gilles Savary. ...qui devrait être assermenté, totalement indépendant, à la manière de celui des notaires, puisque ce sont des missions publiques qui sont mises en œuvre par le privé, faute de moyens suffisants.

J'ai été témoin de cette confusion des genres dans le domaine maritime. Suite aux naufrages de l'*Erika* et du *Prestige*, il a fallu en effet mettre en place des cloisonnements, afin d'assurer l'indépendance des sociétés de planification vis-à-vis des armateurs et garantir ainsi leur sécurité. Or la situation est identique : ne faisons pas de procès d'intention. Je suis fils de garagiste et les garagistes me comprendront tout à fait.

(L'amendement n° 94 n'est pas adopté.)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures vingt-cinq, est reprise à onze heures trente.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Article 5

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, inscrit sur l'article 5.

M. Martial Saddier. M. le ministre a sans doute profité de la suspension pour retrouver, avec ses services, la liste des professions susceptibles d'être exonérées de la taxe appliquée au titre de la directive « eurovignette », au motif que ces professions ont des véhicules non équipés de chronotachygraphes. Ainsi, après notre intervention qui a permis d'exonérer les véhicules servant à la collecte du lait, nous pourrions débattre, à l'article 7, des autres professions susceptibles d'être exonérées afin de ne pas pénaliser le commerce local. J'aurais aimé interroger le président Brottes à ce sujet mais, puisqu'il s'est absenté, j'y reviendrai à l'article 6.

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

M. Bertrand Pancher. L'article 5 vise à transférer de force – appelons un chat un chat – vers les collectivités locales les routes dont l'État ne veut plus dans son réseau national non concédé. La méthode est certainement discutable, même s'il faut également trouver le moyen de régler ces conflits. Si nous avons bien compris, cela ne concerne actuellement que 250 kilomètres de route. Mais un débat pourrait s'ouvrir ultérieurement sur le transfert de certaines routes nationales vers les conseils généraux, car cette opération n'est pas sans soulever certaines questions. Sachant que l'État a les poches de plus en plus profondes – car de plus en plus vides...

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. À cause de qui ?

M. Bertrand Pancher. ...et les bras de plus en plus courts, on est en droit de se demander dans quelles conditions ces transferts vont se réaliser.

Je me souviens qu'à l'époque où j'étais maire de Bar-le-Duc, nous avons reçu une injonction de transfert de l'État d'un réseau national : il s'agissait de nous transférer une route, certes recouverte d'un beau revêtement, mais dont les subasements étaient en très mauvais état. Nous avons très longtemps résisté, et fini par obtenir des mesures de compensation qui nous ont semblé saines. Pouvez-vous nous éclairer, monsieur le ministre, sur les contreparties prévues en cas de

transferts, ou au moins sur les discussions que vous avez pu avoir avec les grandes fédérations d'élus locaux, notamment l'Association des maires de France et l'Assemblée des départements de France ?

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. On a pu penser, quand Martial Saddier est intervenu pour demander comment les petites entreprises allaient financer l'écotaxe, qu'il se trompait d'article. La question qu'il a posée est pourtant en rapport étroit avec l'article 5, qui prévoit le reclassement de routes nationales dans la voirie départementale ou communale, sans préciser si ces routes nationales peuvent, ou non, être des routes taxables au regard de l'écotaxe.

Il serait bon que nous puissions savoir, avant que la décision soit prise, combien cela coûtera aux petites entreprises – qui ne pourront pas répercuter l'écotaxe auprès de leurs clients – de passer sur ces anciennes routes nationales reclassées en départementales ou en communales. Cette question, que nous posons depuis plusieurs semaines, est de plus en plus prégnante. D'une manière plus générale, il est important que vous nous indiquiez, pour chaque nouveau coût prévu par les articles de ce projet de loi, à combien il va s'élever et qui va devoir en assumer la charge.

(L'article 5 est adopté.)

Après l'article 5

Mme la présidente. La parole est à M. Florent Boudié, pour soutenir l'amendement n° 174, portant article additionnel après l'article 5.

M. Florent Boudié. Nous avons effectivement déposé un amendement n° 174 relatif aux véhicules électriques ou hybrides, suggérant d'équiper ces véhicules d'un avertisseur sonore à destination des piétons, pour lesquels ces véhicules représentent, du fait de leur silence, un danger particulier. Cependant, après en avoir discuté avec M. le ministre, nous avons pris acte du fait qu'un texte européen est actuellement en cours de discussion. Notre amendement étant sans doute quelque peu prématuré, nous le retirons.

(L'amendement n° 174 est retiré.)

Article 6

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

M. Bertrand Pancher. L'article 6, qui permet de conforter juridiquement l'indexation sur l'inflation des contrats de concession ou de partenariat public-privé, est évidemment un article de bon sens. Cela étant, il pose une question qui a sans doute déjà été évoquée hier – à cet égard, je regrette vraiment de ne pas avoir pu entendre les réponses que vous avez fournies hier soir, monsieur le ministre – et le sera encore au cours de nos débats : l'impossibilité à laquelle nous sommes aujourd'hui confrontés de financer les grandes infrastructures de transport de demain.

Vous avez eu la gentillesse, monsieur le ministre, de me demander de faire partie, avec des parlementaires d'autres groupes politiques, de la commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron, qui a déjà pris la mesure de cette difficulté de financement. Pour ma part, je croyais naïvement que les rentrées de l'écotaxe allaient pouvoir abonder ce budget de 850 millions d'euros par an – c'est ce qui avait été voté dans le

cadre du Grenelle de l'environnement –, mais on nous a expliqué que la contrepartie de l'écotaxe allait consister en une réduction de la contribution de l'État dans le budget de l'AFITF. Nous sommes donc naturellement à la recherche de nouveaux moyens de financement.

À cet égard, une idée intéressante à creuser, et au sujet de laquelle j'aimerais avoir votre avis, monsieur le ministre, serait celle de l'allongement des durées de concession des autoroutes. Allonger de cinq ans les durées de concession des autoroutes permettrait en effet aux sociétés d'autoroutes d'engager immédiatement des travaux supplémentaires pour un montant de l'ordre de 10 milliards d'euros. *(Rire prolongé de M. le ministre et des députés du groupe SRC.)*

Vous pouvez rire, monsieur le ministre et mes chers collègues, mais vous feriez mieux d'engager des discussions avec les grands groupes autoroutiers. Peut-être notre idée est-elle mauvaise, dans ce cas, il n'y a qu'à la balayer...

Mme la présidente. Il faut conclure, monsieur Pancher.

M. Bertrand Pancher. ...tout comme celle d'affecter la taxe poids lourds, pour ne rien dire de celle de mettre des moyens supplémentaires de l'État. Mais que se va-t-il se passer quand, dans quelques mois, vous allez être confrontés à l'impossibilité d'engager quoi que ce soit en matière d'infrastructures de transports ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. C'est un peu fort ! C'est vous qui avez tout privatisé !

M. Bertrand Pancher. Je ne sais pas ce que vous allez dire à votre ami président de la fédération des travaux publics qui, après avoir fait votre campagne électorale, se trouve maintenant fort dépité de l'absence de tout moyen pour lancer une grande politique d'investissement en France.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous ne manquez pas d'air ! Je vous rappelle que c'est vous qui avez privatisé le bien national, dans des conditions sur lesquelles je ne veux même pas revenir. Aujourd'hui, vous devez assumer une responsabilité, celle de priver la Nation de deux milliards d'euros par an, qui étaient normalement destinés au financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. *(Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.)*

Sur tous les bancs de cette assemblée, chacun sait que les conditions de privatisation du réseau autoroutier étaient hautement contestables. Aujourd'hui, vous voulez nous donner des leçons, en parlant de choses que vous méconnaissiez. Nous sommes en discussion – et pas pour dix milliards d'euros : pourquoi pas vingt ? – avec les grands groupes qui, du fait de la politique que vous avez mise en œuvre, sont aujourd'hui en position d'imposer à l'État des responsabilités qui ne sont pas les siennes, jouant de leur formidable puissance financière contre l'intérêt général. À votre place, je ferais preuve d'un peu de pudeur ! *(Mêmes mouvements.)*

(L'article 6 est adopté.)

Article 6 bis

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Benoit, inscrit sur l'article.

M. Thierry Benoit. Monsieur le ministre, je me suis inscrit sur l'article 6 *bis* afin de vous faire part de ma préoccupation. Du fait que le Sénat s'est prononcé pour l'annulation de l'expérimentation de la mise en œuvre de l'écotaxe dans la région Alsace, cette écotaxe va, après son adoption par le Parlement, s'appliquer à tout le territoire national sans expérimentation.

Je ne doute pas de votre volonté de rendre cette écotaxe compréhensible et applicable. Cependant, on va se lancer dans la mise en œuvre d'un dispositif complexe, dont on ne mesure que très difficilement l'impact financier pour les acteurs économiques. Pour la seule région Bretagne, les organisations professionnelles de l'agro-alimentaire estiment cet impact à plus de 40 millions d'euros, soit l'équivalent de 2 000 emplois.

Monsieur le ministre, à défaut d'une expérimentation en Alsace, j'aimerais savoir quelles mesures le Gouvernement a l'intention de proposer en matière de réactivité et de suivi de l'application de l'écotaxe. La création d'une cellule de veille, voire de crise, est-elle prévue? Il est arrivé par le passé que le Parlement adopte la mise en œuvre de taxes dont l'impact sur le terrain avait été mal estimé. Aujourd'hui, le contexte économique national, européen et mondial est très fragile, et nécessitera sans doute des ajustements dans l'urgence. À défaut d'expérimentation, je souhaite donc connaître vos préconisations et vos propositions, monsieur le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Puisque vous saluez l'effort de simplification, vous ne pouvez passer sous silence le fait que, partant du décret de mai 2012, un texte très compliqué, c'est la concertation avec les transporteurs qui a permis d'aboutir à la rédaction des articles 6 et 7. Par ailleurs, afin de répondre aux inquiétudes qui s'étaient exprimées sur le terrain, nous avons renforcé le rapport qui sera remis par le Gouvernement au Parlement, et qui devra mesurer tous les impacts que peut avoir cette loi sur les différentes filières économiques. Il appartiendra à la représentation nationale de tenir compte des conclusions de ce rapport et, éventuellement, de faire évoluer la loi en conséquence, en liaison avec le ministre. Je le répète, ce rapport est de nature à dissiper un certain nombre d'inquiétudes.

(L'article 6 bis est adopté.)

Article 6 ter

Mme la présidente. La commission a supprimé l'article 6 ter. Je suis saisie de deux amendements identiques n^{os} 67 et 102 tendant à le rétablir.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 67.

M. Martial Saddier. Nous commençons à atteindre le cœur du texte. C'est l'amendement qui a été cosigné par le plus grand nombre de députés, monsieur le ministre : plus de deux cents. Je pense que beaucoup de collègues de la majorité l'auraient cosigné également si cela avait été possible.

L'objectif du Grenelle I de l'environnement était d'obtenir la transparence sur les coûts de transport et la façon dont ils sont répercutés. À cet égard, monsieur le ministre, nous avons un désaccord sur la forme mais pas sur le fond. Vous avez

reconnu hier soir, et je vous en sais gré, que seuls l'État et les collectivités territoriales budgétaiement le coût réel des transports, ces dernières s'étant même engagées à relever le défi du vélo. C'est dans cet esprit que le Sénat avait exonéré les véhicules propriétés de l'État ou des collectivités affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes. Nous savons en effet à quel point le transport collectif est déficitaire, puisque 70 % de son coût sont à la charge des autorités organisatrices des transports. Cet amendement est très important parce qu'il réintroduit l'exonération pour les véhicules de l'État, mais surtout pour ceux des collectivités territoriales, l'État n'ayant quasiment plus de kilomètres de voiries à entretenir du fait des sociétés autoroutières et du transfert aux collectivités territoriales.

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Benoit, pour soutenir l'amendement n^o 102.

M. Thierry Benoit. Il s'agit d'un amendement de Charles de Courson cosigné par M. François Sauvadet et moi-même. Monsieur le ministre, la réglementation européenne nous autorise à exonérer les véhicules d'entretien et d'exploitation de la voirie. Les collectivités locales devront montrer l'exemple dans la mise en œuvre de la taxe écologique, elles auront un rôle majeur pour inciter à des pratiques vertueuses, sachant que nous sommes dans un contexte financier difficile à la fois pour l'État et pour les collectivités territoriales. Il serait donc de bon aloi d'adopter ces amendements qui visent à exclure du champ de cette nouvelle taxe les véhicules dédiés à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures routières.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. La suppression de l'article 6 ter résulte des travaux de notre commission. Outre qu'il n'est pas souhaitable d'introduire de façon inconsidérée des exonérations à la taxe poids lourds,...

M. Martial Saddier. Et pour le lait?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. ...celle que proposait le Sénat créait une discrimination entre les collectivités locales propriétaires de véhicules d'entretien et celles qui ont recours à des véhicules appartenant à des cocontractants privés. L'avis de la commission est donc défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Mesdames, messieurs les députés, vous êtes en train d'adopter une position contraire à celle que vous aviez en commission, et pour les mêmes raisons que Mme la rapporteure, je suis défavorable à ces amendements.

Mme la présidente. Sur les amendements identiques n^{os} 67 et 102, je suis saisie par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Nicolas Dhuicq.

M. Nicolas Dhuicq. Nous vivons dans un pays qui devient de plus en plus absurde dans sa gestion. Les collectivités locales vivent de la fiscalité locale mais aussi des dotations que la nation, par solidarité, leur verse. Monsieur le ministre, vous proposez que l'État se taxe lui-même indirectement... Quand arrêterez-vous cette dérive fiscale? Vous avez fiscalisé les heures supplémentaires, frappant la classe ouvrière; vous supprimez tous les investissements d'infrastructures routières,

fluviales et autres ; et comme il n'y a pas d'État stratège ni aucun plan dans votre gouvernement pour donner une vision à la nation, vous inventez systématiquement des taxes. Vous allez toucher durablement l'agriculture, qui est source d'exportations et de ressources pour le pays, taxer les circuits courts, taxer les PME du transport déjà confrontées à une concurrence dont l'Union européenne ne les protège absolument pas. Qu'allez-vous dire à ces salariés qui ne peuvent plus faire d'heures supplémentaires, à ces patrons concurrencés par des chauffeurs venus des anciens pays de l'aire soviétique ?

M. Marc Le Fur. C'est ça le sujet !

M. Nicolas Dhuicq. Certains voulaient même taxer les véhicules de la défense nationale... Allez-vous taxer aussi nos gendarmes ? Jusqu'où irez-vous ? Pourquoi ne pas aussi taxer le parc automobile de l'Élysée ? Votre système est totalement absurde.

M. Lionel Tardy. Quelle mauvaise foi !

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Si on changeait de sémantique, on se retrouverait tous : au lieu d'écotaxe, on pourrait dire « pollutaxe ». Il s'agit d'intégrer enfin dans le transport de marchandises les vraies externalités, notamment tout l'impact environnemental qu'il génère. J'invite donc mes collègues de droite à retirer leurs amendements (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*) pour entrer dans la logique du XXI^e siècle – ils en sont encore au XX^e siècle, la nuit ne leur a pas porté conseil – afin que, tous ensemble, nous fixions un niveau de taxe de pollution – d'où le terme pollutaxe – que devra acquitter tout mode de transport polluant de marchandises.

M. Lionel Tardy. C'est le choc de simplification !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Ces amendements évitent la double peine. Nicolas Dhuicq l'a très bien démontré : en l'état actuel du texte, on taxerait des véhicules qui appartiennent aux collectivités locales et à l'État pour, au travers de l'AFITF, leur reverser les recettes qui en découleraient – à destination des infrastructures, j'en conviens. Collecter et redistribuer aura bien évidemment un coût et, nous l'avons plusieurs fois dénoncé, il sera important. Au regard du coût de prélèvement, quelle sera la rentabilité de cet impôt ? Les contribuables vont supporter le coût d'un impôt qu'ils ont déjà payé puisque les véhicules des collectivités territoriales et de l'État, c'est tout de même eux qui le payent. (*« Eh oui ! sur de nombreux bancs du groupe UMP. »*) Il y aurait donc la double peine pour le contribuable français : payer deux fois un impôt pour que les camions puissent emprunter les routes nationales et les routes départementales de ce pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Florent Boudié.

M. Florent Boudié. Je me dois d'intervenir après les propos de M. Dhuicq. À quel point peut-on être caricatural ! Rappelez-vous, mon cher collègue, le 17 juin 2009 : vous siégiez dans cet hémicycle, vous avez voté l'article 11 de la loi Grenelle I, c'est-à-dire la taxation sur les poids lourds.

M. Nicolas Dhuicq. Oui, c'est une grande faute ! (*« Ah ! » sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Florent Boudié. Maintenant que vous êtes dans l'opposition, vous dites que ce que vous aviez voté en 2009, c'est une faute lourde ! C'est vous qui êtes caricatural. Dans les débats, il faut de la décence, monsieur le député. Il y a une incohérence entre votre position dans la commission et dans l'hémicycle. Nous avons déjà soulevé le problème de discrimination que créeraient des dérogations au principe de l'écotaxe que vous avez votée, monsieur Dhuicq. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. Je vais maintenant mettre aux voix les amendements identiques n^{os} 67 et 102.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	71
Nombre de suffrages exprimés	70
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	20
contre	50

(*Les amendements n^{os} 67 et 102 ne sont pas adoptés.*)

(*L'article 6 ter est adopté.*)

Après l'article 6 ter

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article 6 ter.

Deux amendements, n^{os} 91 et 196, peuvent être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Thierry Benoit, pour soutenir l'amendement n^o 91.

M. Thierry Benoit. L'amendement vise à limiter l'impact de l'écotaxe pour les déplacements inférieurs ou égaux à 150 kilomètres.

Mme la présidente. La parole est à M. Xavier Breton, pour soutenir l'amendement n^o 196.

M. Xavier Breton. Cet amendement a été rédigé par notre collègue Reynès. Il vise, lui aussi, à limiter la portée de cette taxe en excluant de son assiette les déplacements inférieurs à 150 kilomètres du point de chargement. Le but est bien de permettre le développement des circuits courts. Nous y sommes tous attachés parce qu'ils sont moins coûteux, favorisent le développement d'une économie locale ancrée dans le territoire et prennent en compte les préoccupations environnementales.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Ces amendements proposent la limite de 150 kilomètres, mais pourquoi pas 100 ou 175 kilomètres ? (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Martial Saddier. Vous n'avez qu'à sous-amender !

M. Xavier Breton. Nous sommes ouverts à la discussion !

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. De toute façon, un tel dispositif serait impossible à contrôler et l'écotaxe incitera à rationaliser les déplacements. Pour ces deux raisons, l'avis est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Par ces amendements, vous avouez la finalité de votre démarche, messieurs les députés. En effet, 80 % des transports routiers ont un rayon d'action de moins de 200 kilomètres. Vous voulez donc tout simplement priver de réalité l'instauration de l'écotaxe poids lourds...

M. Xavier Breton. Il s'agit de rester dans l'esprit du Grenelle !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...dont je rappelle que le fondement est de faire payer le juste prix du transport. Le juste prix est celui qui permettra de contribuer au financement des infrastructures puisque, vous le savez très bien, le transport de marchandises routier ne paie pas le coût d'usure des infrastructures, que ce soit des routes nationales, départementales ou communales. S'il n'y avait pas d'usure en dessous de 150 kilomètres de trajet, on pourrait alors décider d'exonérer les utilisateurs du réseau effectuant des trajets plus courts, mais, jusqu'à preuve du contraire, l'usure intervient dès le premier kilomètre, tout comme la pollution, d'ailleurs.

En outre, votre raisonnement me paraît curieux : vous expliquez qu'une telle disposition privilégierait les circuits courts, mais c'est l'inverse qui est vrai, puisque ces circuits seront les moins taxés, tandis que les circuits longs seront les plus taxés.

M. Martial Saddier. Pas du tout ! Ceux qui effectuent des trajets longs empruntent l'autoroute ! Ils ne sont pas taxés et vous le savez très bien !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. L'écotaxe poids lourds permettra donc précisément d'adapter le transport, de l'optimiser sur des longues distances. Par ailleurs, concernant les circuits courts, permettez-moi de vous faire remarquer que le réseau taxable inclut environ 1,3 % du réseau routier départemental et 0,5 % du réseau routier local, soit moins de 1,5 % de l'ensemble du réseau. Je sais ce que vous expliquez dans vos circonscriptions, messieurs les députés de l'opposition...

M. Martial Saddier. Nous disons la vérité !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...ce que vous dites aux personnes qui vous interpellent : vous affirmez que les utilisateurs devront payer tout le temps, partout, sur l'ensemble du réseau et pour tous les types de parcours, mais c'est faux !

M. Jean-Marie Sermier. Vous caricaturez notre position !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous savez bien qu'il y a au contraire très peu de kilomètres de réseau taxable.

À procéder ainsi, vous finirez d'ailleurs par donner raison à ceux qui, aux fins de moraliser la vie politique, souhaitent interdire le cumul des mandats, car vous tenez un discours différent selon le mandat que vous occupez. Lorsque vous êtes dans votre circonscription de conseiller général, vous souhaitez une taxation plus importante du réseau, tandis que lorsque vous siégez dans cette assemblée comme député, vous défendez une position différente. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC et sur plusieurs bancs du groupe écologiste.*) Quand vous êtes dans la majorité vous dites une chose, et quand vous passez dans l'opposition vous en dites une autre.

Un député du groupe SRC. C'est de la schizophrénie parlementaire !

M. Nicolas Dhuicq. Employez le bon mot ! Il ne faut pas parler de schizophrénie mais de clivage !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il faudrait un peu plus de clarté.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Pour ma part, je soutiens l'amendement défendu par notre collègue M. Benoit. En effet, chers collègues de gauche, quand vous êtes dans vos circonscriptions, vos mots ne sont jamais aussi laudateurs que quand vous défendez les circuits courts ; circuit court ici, circuit court là... Or avec ces dispositions vous les taxez, et vous ne faites rien d'autre que cela. Vous êtes d'une hypocrisie totale !

M. Xavier Breton. Bien sûr ! Comme d'habitude !

M. Marc Le Fur. Par ailleurs, monsieur le ministre, vous affirmez qu'il faut faire payer l'usage de la route, mais c'était précisément l'objet de la taxe à l'essieu. Ce n'est pas la peine de taxer deux fois les conducteurs de poids lourds !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous voulez la supprimer !

M. Marc Le Fur. Si nous voulons la supprimer, c'est parce que vous créez l'écotaxe ! On ne peut pas taxer deux fois le transport : soit on maintient la taxe à l'essieu mais on exclut du champ de l'écotaxe les transporteurs qui la paient, soit on applique l'écotaxe et on supprime la taxe à l'essieu. Il faut être cohérent, dans la vie !

Enfin, il importe de bien avoir à l'esprit la logique du Grenelle, qui visait à encourager les transports alternatifs. Or pour des trajets de moins de 150 kilomètres, il n'y a pas d'autre solution que la route !

M. François-Michel Lambert. Mais si !

M. Marc Le Fur. Pour des trajets de 300 kilomètres, 400 kilomètres, 700 kilomètres, c'est sans doute envisageable, mais pas pour 150 kilomètres.

Je vous donne un exemple. Je suis désormais co-président du groupe d'études industries agroalimentaires et filière agricole. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme Catherine Beaubatie, rapporteur. Conflit d'intérêts ! (*Sourires.*)

Un député du groupe SRC. Il faut mettre fin à tout cela !

M. Marc Le Fur. Avec les membres de ce groupe d'études, nous nous sommes rendus au port de Rouen, le principal port céréalier d'Europe. Comment le grain arrive-t-il au port de Rouen, pour être ensuite expédié en Algérie, en Égypte ou dans d'autres pays ? On pourrait imaginer qu'il arrive en train, mais pas du tout : il arrive en camion, et de territoires proches, c'est-à-dire des départements de la Seine-Maritime, de l'Eure, des Yvelines, etc. Il ne vient pas de très loin.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Forcément !

M. Marc Le Fur. On pourrait imaginer que pour ce transport de matières pondéreuses, le ferroviaire soit pertinent, mais ce n'est pas le cas.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué*. Vous avez vu l'état du réseau ferroviaire ?

M. Marc Le Fur. C'est le camion qui est pertinent. Vous allez donc renchérir le coût de nos produits et, une fois de plus, taxer l'emploi. Nous sommes dans l'éternelle logique qui est la vôtre : vous niez la crise ! Vous niez la réalité ! Vous vous imaginez en période de prospérité, où l'on peut prendre des initiatives de ce genre. Cette période – hélas ! – est derrière nous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Un député du groupe SRC. Quelle mauvaise foi !

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Comme certains s'assent et ressassent l'utilité d'une exonération pour les véhicules utilisés pour la collecte du lait, je vais sasser et ressasser le vingtième siècle. Nous sommes au vingt et unième siècle, des innovations ont été introduites, certaines choses évoluent.

Une entreprise située sur le territoire de Marseille – je n'en citerai pas le nom – qui fait de la livraison de colis avec des engins de plus de trois tonnes et demie s'est engagée dans la démarche « objectif CO2 », que vous aviez à l'époque initiée via l'ADEME, et a ainsi changé son modèle de transport et gagné 30 % d'efficacité énergétique – l'énergie utilisée est en l'occurrence le gazole – en diminuant de 30 % ses émissions de gaz à effet de serre. On voit bien que des solutions innovantes existent.

Je rappelle en outre que l'idée qui sous-tend cette pollutaxe – je vous demanderai de retenir ce terme plutôt que celui d'écotaxe – est de permettre aux petites sociétés, très souvent innovatrices, d'émerger plus facilement. Des territoires l'ont d'ailleurs démontré : j'invite tous nos amis du côté de Montpellier à nous expliquer à quel point le transport de proximité a changé dans cette ville alors qu'on a limité la circulation des camions dans l'agglomération.

À un moment donné, il faudra se poser les vraies questions : comment faire émerger à la fois une vision différente sur le transport de marchandises – on ne peut pas rester dans la logique du toujours plus sans se poser de question et en oubliant les impacts que génère le transport de marchandises, il faut repérer ce qui peut nous permettre d'avancer –, des entreprises porteuses d'innovation, et du changement organisationnel ? En bref, comment construire la France de demain pour qu'elle résiste mieux aux variations du prix du pétrole ?

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre, mes chers collègues, pour qu'un impôt soit efficace et juste, son assiette doit être large. C'est dans le respect de ce principe que nous avions voté la taxe poids lourds dans le cadre de la loi Grenelle I.

Au bout d'une semaine, monsieur le ministre, vous venez enfin de vous dévoiler, puisque vous avez affirmé au banc – vos propos seront publiés au *Journal officiel* – que 80 % de l'écotaxe porterait sur les cent derniers kilomètres parcourus. C'est justement ce que nous combattons, et c'est ce que nous vous expliquons depuis une semaine en commission et dans l'hémicycle : nous ne pouvons pas accepter que 80 % de l'écotaxe pèsent sur le transport local, c'est-à-dire sur le *made in France*, que vous défendez à tout bout de champ – vous, M. Montebourg, M. Hamon, Mme Duflot – en termes d'aménagement du territoire.

M. Marc Le Fur. Tout à fait ! Très bon argument !

M. Xavier Breton. Exactement !

M. Martial Saddier. Ce que vous proposez est injuste : les utilisateurs du réseau pour des longs trajets prendront l'auto-route et seront exonérés, alors que la taxe pèsera à 80 % sur le transport local.

Je tiens également à répondre à l'interpellation de nos collègues de la majorité sur la cohérence de nos arguments. Le texte nous a été transmis par le Sénat, où nous ne sommes pas exactement majoritaires, me semble-t-il. Il comprenait une disposition exonérant les véhicules propriété de l'État ou des collectivités territoriales, que vous avez supprimée en commission. Vous avez défendu en commission le fait qu'aucune exonération ne serait acceptée. En vertu de l'article 88 du Règlement, nous allons, grâce à un amendement que nous avons déposé, examiner la possibilité d'une exonération pour les véhicules utilisés dans la collecte du lait. En matière de cohérence, mes chers amis, excusez-moi du peu, mais je pense que vous devriez regarder de votre côté.

Le présent amendement a du sens, car il vient mettre de la cohérence dans le dispositif, ce qui n'est pas le cas d'une démarche consistant à consentir des exonérations à tout bout de champ. Nous avons retenu la distance de 150 kilomètres, mais nous sommes ouverts à la discussion. Cette modification aura au moins le mérite de rendre les choses claires pour tout le monde. Elle rendra cet impôt efficace et plus juste en élargissant son assiette, alors que votre rédaction aura pour conséquence d'assassiner le transport local et les marchés locaux, qui ne peuvent pas être délocalisés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Lionel Tardy. Ils n'ont pas d'autre solution !

Mme la présidente. La parole est à M. Richard Ferrand.

M. Richard Ferrand. Mes chers collègues, j'ai l'honneur, il est vrai, de co-présider avec notre collègue M. Le Fur – il m'arrive donc parfois d'être bien accompagné – le groupe d'études dédié aux industries agroalimentaires et à la filière agricole.

Lorsque l'écotaxe a été créée et que vous l'avez votée, vous présidiez seul ce groupe d'études, mon cher collègue ; vous y étiez donc favorable. Par conséquent, quand vous osez nous appeler à la constance et à plus de cohérence, je dois dire que c'est un morceau de bravoure intéressant à observer.

M. Marc Le Fur. Et la crise ?

M. Richard Ferrand. Si vous trouvez que nous devrions être plus cohérents, ayez l'honnêteté de vous appliquer ce conseil à vous-même, ou créons ensemble un groupe d'études sur la lutte contre l'amnésie parlementaire ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Verdier.

M. Fabrice Verdier, *rapporteur pour avis*. Je trouve que votre position devient un peu caricaturale s'agissant des circuits courts, monsieur Le Fur. Permettez-moi de vous rappeler trois chiffres : 1,3 % des routes départementales, 0,5 % de l'ensemble des routes locales sont taxables, et trente départements sont exonérés de la taxe, ce qui permet aux transporteurs d'y effectuer des circuits courts à loisir.

En prévision de votre argument, je me suis amusé à contacter trois entreprises différentes œuvrant sur mon territoire et fabriquant du Pélardon. L'une d'elles ne sera pas soumise à l'écotaxe, parce qu'elle fonctionne en circuit court, vend ses fromages dans les restaurants, les marchés et

utilise un véhicule de moins de trois tonnes et demie. L'écotaxe n'a donc dans ce cas pas d'impact sur le circuit court.

Les deux autres entreprises ont des véhicules plus importants : la première a fait le choix du circuit court, la seconde a opté pour la massification et vend ses Pélardons dans la grande distribution en les expédiant à Rungis. J'ai fait faire le calcul – vous pourrez le vérifier si vous le souhaitez – : pour une même quantité de marchandises transportée, la première sera taxée à hauteur de 4 euros et la seconde à hauteur de 12 euros. Il y a donc un avantage concurrentiel à choisir le circuit court.

M. Marc Le Fur. Ceux qui achètent dans les grandes surfaces vont payer un peu plus cher !

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis. Vérifiez donc les arguments que vous avancez sur le sujet ; ainsi, vous ferez au moins preuve d'honnêteté intellectuelle.

M. Jean-Marie Sermier. Nous ne sommes pas malhonnêtes !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je pense qu'à ce stade du débat il faut être rigoureux. Lorsque vous me citez, il faut peut-être le faire de manière précise, monsieur Saddier. J'ai dit que les trajets dans un rayon de moins de 150 kilomètres représentaient 80 % des transports ; je n'ai pas dit que 80 % du réseau taxé était inférieur à un rayon d'action de 150 kilomètres. En effet, j'ai rappelé ces chiffres : seuls 1,5 % du réseau départemental et 0,5 % du réseau communal local sont concernés par la taxe.

M. Martial Saddier. Qu'en est-il du montant ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. J'y viens, monsieur Saddier.

Le réseau local taxé ne représente que 40 % de l'ensemble du réseau taxable. Cela signifie que plus les distances parcourues sont courtes, moins on doit payer d'écotaxe.

M. Martial Saddier. Non ! C'est le contraire !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Et ce que nous taxons, ce sont précisément les longs trajets, les grandes distances, pour inciter au report modal et pour initier une autre démarche vis-à-vis des transports de marchandises.

M. Martial Saddier. Mais non ! Que faites-vous de l'auto-route ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Par ailleurs, sur 1,2 milliard d'euros de recettes estimées, 450 millions d'euros seront perçus sur des trajets effectués à l'intérieur d'un rayon d'action de 150 kilomètres. C'est bien la preuve que nous privilégions les circuits courts et que nous avons la volonté de faire adopter une démarche différente dans le secteur du transport des marchandises.

Par ailleurs, monsieur Le Fur, je m'inscris en faux contre vos propos. Tout d'abord, je ne vais pas revenir sur la situation de Rouen en termes d'infrastructures ferroviaires. Je pourrais néanmoins reprendre le couplet sur qui a fait quoi. Je l'ai dit hier en réponse à M. Chassaigne – vous ne m'avez peut-être pas entendu ; on m'a pourtant reproché d'avoir été trop long, mais j'ai manifestement été trop court ou insuffisamment précis. Lorsque nous nous tournons vers l'AFITF, il est éloquent de constater à quel point nos activités et nos infrastructures portuaires ne sont pas bien desservies par le ferroviaire.

C'est le résultat d'une orientation politique que je ne respecte pas car c'est l'inverse de ce que je souhaite mettre en place. À cet égard, la liaison Gisors-Serqueux répond bien à un objectif de développement du ferroviaire. D'ailleurs, ce qui permet aujourd'hui à une société comme Arbel de recevoir des commandes pour plusieurs centaines de wagons fret, c'est précisément le domaine de l'agroalimentaire. Soyons donc attentifs et n'essayons pas de faire croire qu'il n'y a pas de mode transport adapté pour telle ou telle activité.

Nous pouvons donc optimiser localement, y compris sur le transport de marchandises, et ce en termes de logistique et d'approche, en limitant par exemple le nombre de rotations, en regroupant efficacement les commandes. Nous pouvons faire en sorte que, une fois le signal reçu, il y ait une optimisation de l'organisation, des tournées, mais aussi une complémentarité des modes de transport.

Nous avons encore à travailler tous ensemble sur le dernier kilomètre : les conditions dans lesquelles le dernier kilomètre est couvert dans les centres urbains sont aujourd'hui insatisfaisantes. Pourtant, différentes initiatives ont été prises : utilisation de véhicules électriques, livraison de proximité, réglementation de l'accessibilité des coeurs de ville pour les livraisons de marchandises des commerces.

M. Martial Saddier. C'est trop vague ! Donnez-nous des chiffres, monsieur le ministre !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Par ailleurs, monsieur Le Fur, vous faites une grave erreur. Finalement, c'est encore vraiment le vingtième siècle, peut-être même le siècle précédent ! En effet, vous vous trompez.

M. Martial Saddier. Vous n'avez plus d'arguments !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous vous trompez, monsieur Le Fur.

M. Martial Saddier. C'est un fait personnel ! (*Sourires.*)

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il y a un enjeu, que nous allons aborder ensemble : quelle est l'organisation des opérateurs ferroviaires de proximité ? Comment peut-on leur permettre de se développer – en lien, peut-être, avec la SNCF, ainsi que je l'ai suggéré à Guillaume Pepy – et mettre ainsi en place une spécificité de transport de marchandises par le fer, souvent souhaitée par les industriels dont les entreprises bénéficient d'embranchements, et soutenue par les collectivités ? Ainsi y aurait-il une logique et une planification du ferroviaire pour le fret de marchandises.

Une fois que nous aurons abordé les questions des infrastructures, nous aborderons au deuxième semestre la question du devenir du fret ferroviaire. Tout ce qui n'a pas été fait, nous souhaitons le faire, en innovant : un certain nombre d'initiatives méritent d'être soutenues.

M. Lionel Tardy. Il faudra penser aux voies !

M. Martial Saddier. C'est bien le xx^e siècle !

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Je dois quitter l'Assemblée car j'ai rendez-vous à 12 heures 30 avec le Premier ministre, en tant que président de groupe, dans le cadre de la moralisation de la vie politique. Mais je voulais m'exprimer brièvement avant de partir, par honnêteté.

Je n'ai pas suivi toutes les discussions sur ce texte – je remplace Patrice Carvalho, souffrant – et je ne suis pas un spécialiste des questions de ce type, même si je siégeais durant le mandat précédent à la commission du développement durable, où elles ont été abordées. Je me souviens des échanges que nous avons alors, quand vous étiez dans la majorité. Nous étions tous d'accord sur la nécessité de prendre des mesures pour réduire le « tout routier » dans notre pays. Nous avons participé ensemble à des sommets, comme celui de Copenhague. Nous avons travaillé régulièrement en commission et nous étions sur la même longueur d'onde.

M. Martial Saddier. Comme tout à l'heure !

M. André Chassaigne. Nous avons cette exigence : il fallait prendre des mesures, qui étaient parfois susceptibles d'entraîner des effets difficiles à assumer.

Je pense qu'en ce moment, vous êtes sur une posture.

M. Florent Boudié. Il a raison !

M. Martial Saddier. Vous avez voté avec nous tout à l'heure !

M. André Chassaigne. Vous pourrez me critiquer une fois que je serai parti. Mais je veux dire en toute honnêteté – car je crois jouir ici d'une liberté de parole, même si, comme pour nous tous qui avons des fondements idéologiques et représentons des idées, des sensibilités, cette parole passe par un filtre politique – que nous devons cesser d'adopter, sur ces questions, des postures !

Il y a des mesures à prendre. Elles peuvent, très exceptionnellement, comporter des adaptations – je pense en particulier aux producteurs laitiers qui feront l'objet d'amendements présentés par vous-mêmes et par le groupe SRC. Mais cela ne peut être que très exceptionnel. Car si nous ne mettons pas en mouvement les quelques outils dont nous disposons pour lutter contre le réchauffement climatique, nous n'y arriverons pas, et ce sont les générations futures qui en souffriront !

Mme la présidente. Merci de conclure, pour être à l'heure à Matignon ! (*Sourires.*)

M. André Chassaigne. La plupart des pays de la planète sont en train d'abandonner la lutte contre le réchauffement climatique. Les conséquences seront désastreuses pour les générations à venir ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC et du groupe écologiste et sur quelques bancs du groupe UDI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je souhaite m'exprimer puisque l'on s'en prend aux arguments que j'ai pu développer tout à l'heure. Monsieur le ministre, vous nous expliquez qu'il n'y a que 15 000 kilomètres de routes écotaxées et qu'aucune petite route n'est concernée. Mais cela vaut lorsque l'on effectue soi-même le transport. Si on le confie à une entreprise spécialisée, il faudra répercuter l'écotaxe, et ce, pour l'ensemble des échanges routiers, qu'il s'agisse des autoroutes, des routes écotaxées mais aussi des petites routes. L'argument que vous développez n'est donc pas pertinent pour au moins 50 % du transport, puisque c'est au moins la moitié du transport qui est effectuée par des professionnels et non par les affrêteurs eux-mêmes.

Je voudrais d'autre part que nous ayons une explication sur le gazole. Vous expliquez qu'il faut un signal-prix. Celui-ci est très largement donné par le prix du carburant, qui a sensi-

blement augmenté en raison de facteurs internationaux qui nous échappent. Or vous êtes aussi en train de préparer une augmentation significative du prix du gazole.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous êtes mieux informé que moi !

M. Marc Le Fur. Nous aurons donc la double peine : le coût lié à l'écotaxe et l'augmentation du prix du gazole.

Pas plus tard qu'hier, nous auditionnions M. Christian de Perthuis, président du Comité pour la fiscalité écologique. Il nous a indiqué de manière fort explicite qu'il militait pour une augmentation du prix du gazole, afin de pénaliser ce carburant qui pose, selon lui, d'autres problèmes.

Le signal-prix sera énorme et désorganisera l'ensemble de nos transports. Je n'imagine pas que nous puissions aller plus avant dans ce débat sans que vous nous indiquiez, monsieur le ministre, ce que vous entendez faire sur le prix du gazole de manière générale et pour les transporteurs en particulier. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Florent Boudié.

M. Florent Boudié. Il y a débat sur le transport de proximité, qui utilise les itinéraires routiers locaux concernés par l'écotaxe. Je vous rappelle que c'est, là encore, un décret, celui du 27 juillet 2011, qui définit les itinéraires locaux soumis à l'écotaxe. Or ce décret, monsieur Le Fur, a été signé par M. Thierry Mariani, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet et Mme Valérie Pécresse.

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis. Vos amis, monsieur Le Fur !

M. Florent Boudié. Puisqu'ils sont aujourd'hui députés, je leur propose de venir dès à présent siéger dans l'hémicycle et vous expliquer pourquoi ils ont pris à l'époque cette décision ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Martial Saddier. Mme Kosciusko-Morizet viendra lorsque Mme Batho sera présente !

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Monsieur le ministre, le Parlement s'apprête à instaurer une nouvelle taxe écologique. La série d'amendements dont nous abordons l'examen vise à limiter l'impact de cette taxe. Si vous n'avez aucun doute sur les conséquences qu'entraînera cette taxe sur l'activité économique française, je formule pour ma part quelques inquiétudes. Les amendements que j'ai déposés avec le groupe UDI visent à limiter l'impact de ce levier fiscal écologique.

Au nom de mon groupe, j'avais présenté en commission un amendement « lait » qui a été repoussé. Je me réjouis que la majorité en présente un autre.

M. Martial Saddier. Nous en avons déposé un également.

M. Thierry Benoit. Cela permettra d'expliquer en Bretagne que ce sont les députés socialistes qui ont défendu le lait... Mais ce qui m'importe, ce sont les producteurs, et que la taxe ait un impact limité.

M. Martial Saddier. Grâce à nous !

M. Thierry Benoit. Le contexte est quand même fragile et je suis convaincu qu'au fond de vous-même, vous partagez ces inquiétudes. La fiscalité, c'est de la haute horlogerie ; il faut manier tout cela avec la plus grande prudence. Tel est le sens de tous nos amendements.

Je comprends notre collègue écologiste lorsqu'il dit qu'il faut davantage parler de « pollutaxe ». Eh bien, puisqu'il s'agit d'une pollutaxe, je voudrais que cette question soit prise en charge au niveau européen, et dans les meilleurs délais. Faute de quoi les distorsions économiques entre les activités françaises et celles d'autres pays européens seront encore aggravées.

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

M. Jean-Paul Chanteguët, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Posons les vrais problèmes. La mise en place de la fiscalité écologique a pour objet de changer les comportements des consommateurs, des producteurs et des agents économiques en général. Elle vise à leur adresser un signal-prix afin qu'ils changent leurs comportements.

M. Marc Le Fur. Comme sur le gazole !

M. Jean-Paul Chanteguët, président de la commission du développement durable. Mais si l'on veut que le signal-prix soit efficace – M. Christian de Perthuis l'a certainement expliqué à M. Le Fur –, il doit s'adresser à tous.

M. Martial Saddier. Justement !

M. Lionel Tardy. Et quand il n'y a pas d'alternative ?

M. Thierry Benoit. Il faut le faire avec délicatesse !

M. Jean-Paul Chanteguët, président de la commission du développement durable. Il ne faut donc pas qu'il y ait d'exemptions ou d'exonérations. En revanche, l'on peut mettre en place des compensations si l'on considère qu'une catégorie professionnelle est pénalisée par l'instauration du signal-prix.

La logique – on peut ne pas être d'accord et la combattre – est de ne pas octroyer d'exonérations. Que l'instauration de l'écotaxe soit accompagnée de compensations ne me choque pas. Si nous décidions demain d'augmenter la fiscalité sur le diesel, cela aurait bien sûr des conséquences, en particulier pour les ménages vulnérables et certaines entreprises. On mettrait alors en place des compensations, mais non des exonérations, car elles annuleraient l'effet du signal-prix. C'est là tout le fondement de la fiscalité écologique.

Rappelons-le en outre, le montant de l'écotaxe est aussi fonction du taux de pollution. L'objectif est que les transporteurs renouvellent leur flotte et utilisent des véhicules moins polluants. On pourrait aussi imaginer que, les entreprises qui empruntent l'autoroute étant taxées au péage, le montant du péage soit fonction de la pollution des véhicules. La directive Eurovignette permet cela.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre, vous vous trompez d'argumentation. Depuis ce matin, vous nous expliquez que nous travaillons sur les dispositions prévues par le Grenelle. Je l'ai voté, et je l'assume.

M. Florent Boudié. Manifestement pas !

M. Jean-Marie Sermier. Nous avons voté le principe de l'écotaxe, je l'assume aussi. Mais ce n'est pas des dispositions du Grenelle que nous débattons ce matin, c'est de l'application concrète de l'écotaxe.

M. Florent Boudié. Faites donc venir M. Mariani !

M. Jean-Marie Sermier. Sur ce point précis, vous nous leurrez en nous disant qu'il existe une différence entre le transport de proximité et les grands trafics.

J'ai rencontré à ce sujet, comme beaucoup de mes collègues, les entreprises de ma circonscription. Je prendrai l'exemple de l'entreprise Interval, riveraine de la D673, une route qui traverse le département du Jura. Cinquante camions quittent chaque matin cette coopérative agricole pour aller livrer des intrants ou collecter le grain et empruntent cette route sur une dizaine de kilomètres. Il ne s'agit que d'un petit trafic, et pourtant : à raison de 20 centimes du kilomètre et de 220 jours par an, cela représente 45 000 euros, qui ne pourront pas être répercutés.

M. Marc Le Fur. Tout à fait !

M. Nicolas Dhuicq. Bravo !

M. Jean-Marie Sermier. Il y a bien disparité entre le grand transporteur, qui utilisera cette route pour son trafic international et pourra répercuter la taxe grâce à cette loi, et la petite entreprise riveraine de la route, bien forcée de l'utiliser pour son petit cabotage, et qui sera obligée de prendre sur ses marges pour acquitter la taxe.

M. Martial Saddier. C'est le xx^e siècle !

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Monsieur Saddier, vous n'avez pas compris que le monde évolue. Il existait naguère une très belle route, appelée « Nationale 7 ». Les voitures l'empruntaient ; les nombreux garages et restaurants qui la bordaient s'enrichissaient et enrichissaient le territoire. C'était bien. Mais un jour la droite a mis en place une autoroute – A6-A7 – qui a récupéré le trafic de voitures et de camions. Pourquoi ne vous êtes-vous pas battu ce jour-là contre l'autoroute A6-A7 ?

M. Martial Saddier. C'était en quelle année ?

M. François-Michel Lambert. Ce n'est pas la question ! Vous ne percevez pas la façon dont évolue le monde.

M. Martial Saddier. Même le ministre n'était pas né !

M. François-Michel Lambert. Pour revenir à notre exemple, car je ne perds pas de vue les entreprises, sachez que j'ai travaillé avec les transporteurs et que je les ai aidés à évoluer sur ce point. J'ai mis en place la charte Objectif CO₂ dans des entreprises, dont l'une était, soit dit en passant, un fervent supporteur de votre camp, ce qui devrait l'inciter à se poser des questions. Ces entreprises ont ainsi pu réaliser une économie de 8 % sur leur consommation de gazole, ce qui représente plusieurs centaines de milliers d'euros par an.

Cela exige simplement d'accepter que le monde change et qu'il faut enfin payer les coûts de la pollution, générer de l'innovation organisationnelle, technologique et créatrice d'emplois.

M. Jean-Marie Sermier. Ce n'est pas le débat! Le débat, c'est l'application concrète de la taxe!

M. François-Michel Lambert. Nous devons renforcer la robustesse de nos entreprises face à la hausse du prix du pétrole et du carburant et face au rattrapage des avantages dont bénéficie aujourd'hui le diesel. C'est un sujet que nous n'avons pas abordé, mais vous connaissez notre position là-dessus: il faudra en effet procéder un jour à une remise à niveau des prix du diesel et accepter qu'il existe des solutions de substitution au diesel et à la pollution pour le transport de marchandises.

M. Denis Baupin. Bravo!

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dhuicq.

M. Nicolas Dhuicq. Plus de 90 % des marchandises dans le monde sont transportés grâce à des moteurs diesel. Or le Gouvernement, au lieu de laisser des entreprises comme MAN et autres s'emparer de tous les marchés, devrait avant tout se préoccuper de favoriser l'innovation, afin que nos entreprises fabriquent à nouveau des moteurs diesel de grosse puissance.

Voilà soixante ans qu'on nous annonce la fin du pétrole... dans les soixante ans à venir. Certes, cette ressource n'est pas inépuisable mais, pour l'instant, il faut compter avec le moteur à explosion, qui a fait d'immenses progrès.

M. Jean-Paul Chanteguet, *président de la commission du développement durable.* Peugeot emploie un moteur à air comprimé!

M. Nicolas Dhuicq. Prenons exemple sur les entreprises allemandes, qui ont compris que c'était le segment du haut de gamme qui tirait les moteurs vers le haut et permettait une consommation optimale des hydrocarbures et des ressources fossiles.

Vous êtes totalement en dehors de cette réalité. Et, une fois encore, un gouvernement socialiste va écraser les PME et les professions libérales, asphyxier les zones rurales et renforcer le grand capital! Merci, messieurs!

M. Marc Le Fur. Bravo!

(L'amendement n° 91 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 196 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisi de trois amendements, n°s 92, 13 et 55, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 13 et 55 sont identiques.

La parole est à M. Thierry Benoit, pour soutenir l'amendement n° 92.

M. Thierry Benoit. Il s'agit, avec cet amendement déposé par mon collègue Philippe Vigier, de tenir compte du principe de réalité.

Pour les entreprises qui font de la livraison de proximité et qui rayonnent dans un périmètre de moins de 75 kilomètres – c'est le seuil que nous avons arrêté –, il n'existe pas de solution de rechange au transport routier. Un artisan-commerçant, par exemple, qui livre des fûts de bière dans des cafés, hôtels et restaurants ne va pas faire ses livraisons par voie ferroviaire ou fluviale.

Nous proposons donc de limiter l'impact de l'écotaxe, dont nous souhaitons que la mise en œuvre soit progressive, dans la mesure où nous ne connaissons pas l'impact réel qu'elle aura sur la vie économique du pays.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 13.

M. Marc Le Fur. Je comprends parfaitement l'idée d'un signal-prix, idée très libérale au demeurant, puisque le message passe par le marché, et dont je m'étonne que vous vous fassiez l'apôtre, monsieur le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué.* L'apôtre, c'est vite dit...

M. Marc Le Fur. Le signal-prix se comprend bien s'il s'agit d'inciter à un changement. Mais je crains qu'il n'incite à rien du tout pour les trajets inférieurs à 60 ou 80 kilomètres!

Par ailleurs, nous sommes en train de débattre du signal-prix sans connaître précisément les intentions du Gouvernement en matière de taxation du gazole. Ce qui compte pour nos transporteurs, c'est le prix auquel vous taxerez ce type d'énergie. Or je suis d'autant plus inquiet que M. de Perthuis, que vous avez chargé de réfléchir à cette question, nous explique qu'il est indispensable d'augmenter le prix du gazole: voilà qui présage d'une difficulté supplémentaire, qui s'ajoutera à celle dont il est question ici.

Par honnêteté intellectuelle, indiquez-nous donc, monsieur le ministre, ce qui va se passer dans ce domaine. On ne peut pas légiférer abstraitement, sans savoir quels seront les effets de l'augmentation du gazole sur le secteur des transports.

Mme la présidente. La parole est à M. Lionel Tardy, pour soutenir l'amendement n° 55.

M. Lionel Tardy. Cet amendement soulève le problème posé par le dispositif aux entreprises qui pratiquent le transport pour compte propre. Il s'agit notamment des grossistes, qui assurent eux-mêmes leur tournée de livraison, car c'est un service très difficilement externalisable. Le client en effet achète une prestation, transport compris, avec parfois des contraintes fortes en termes d'horaires de livraison, et le grossiste ne peut pas se permettre de s'en remettre à un prestataire extérieur, qui lui coûterait bien plus cher que s'il assure lui-même la livraison. Étant leurs propres chargeurs, les grossistes ne peuvent pas répercuter la taxe; ils se retrouvent donc avec une charge qui peut se révéler lourde.

Je suis conscient que la solution n'est pas évidente à trouver, mais on ne peut pas éluder le sujet. Depuis le Grenelle, nous avons des entreprises fragiles, souvent des TPE. Elles ne peuvent pas se permettre d'assumer des coûts supplémentaires, générés par un dispositif qui vise avant tout les poids lourds circulant sur de longues distances.

Il faut, à un moment donné, faire des choix: veut-on sauver l'économie française et les entreprises françaises? Telle est la vraie question à se poser dans le contexte actuel, et c'est elle que posent nos amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements?

Mme Catherine Beaubatie, *rapporteuse.* Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

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

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Le voile est en train de tomber ! Si nous avons eu des réponses précises aux questions techniques et financières que nous avons posées, nous passerions moins de temps à débattre ; mais nous ne sommes pas pressés...

M. Jean-Paul Chanteguët, président de la commission du développement durable. Des menaces ?

M. Martial Saddier. Je voudrais aller dans le sens de ce qu'a dit Jean-Marie Sermier : nous n'avons jamais remis en cause le principe de l'écotaxe, ni en commission ni dans nos déclarations ; vous ne pouvez là-dessus nous faire de faux procès.

Ce sont les modalités d'application que nous contestons et, à mesure que nous nous approchons de l'article 7, vous ne pouvez plus cacher le fait que c'est sur les derniers kilomètres, et donc sur les produits du terroir et les produits des petites PME locales, non sur le transport international, que vous allez faire peser la quasi-totalité de cette écotaxe.

Monsieur le président de la commission, je partage votre analyse sur le fait qu'il ne doit pas y avoir d'exonération mais des compensations. Vous avez fini par nous rejoindre sur le cas du lait, et déposé un amendement en ce sens, examiné au titre de l'article 88, et dont j'espère que nous le voterons toutes et tous, y compris nos amis écologistes...

M. Marc Le Fur. Ils n'aiment pas les paysans !

M. Martial Saddier. ...si vous nous avez rejoints, c'est bien qu'après expertise vous avez compris combien cette écotaxe allait peser injustement sur les producteurs de lait. Cela revient à reconnaître l'exactitude de notre exposé technique ; c'est la raison pour laquelle nous soutenons cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. J'ai assisté, hier, au même déjeuner que M. Le Fur, et je voulais rectifier ses propos. Certes, le prix du gazole est un vrai problème, à ceci près qu'il ne s'agit pas pour l'instant d'augmenter ce prix mais de supprimer les avantages fiscaux dont bénéficie le gazole et qui sont une incitation à utiliser ce carburant.

M. François-Michel Lambert. Très bien !

M. Marc Le Fur. Cela s'appelle un sophisme, cher collègue !

M. Denis Baupin. Comme le président Chanteguët, je pense qu'il ne doit pas y avoir de dérogations, mais qu'il peut y avoir des compensations pour les professions en difficulté.

Parlons du lait : pourquoi l'industrie laitière est-elle aujourd'hui en difficulté ? Sûrement pas à cause d'une polluta-taxe qui n'est pas encore entrée en vigueur ! Ses difficultés proviennent de la grande distribution, et c'est à cela qu'il faut s'attaquer, en mettant en place, au lieu de signaux-prix anti-écologiques, un système de compensations qui permette de résoudre les véritables problèmes.

M. Marc Le Fur. Toujours l'usine à gaz !

M. Denis Baupin. Guillaume Sainteny indiquait l'autre jour que, chaque année, nous subventionnons les énergies fossiles avec l'impôt des contribuables, à hauteur de 25 milliards d'euros, alors que les énergies renouvelables nous coûtent moins de 5 milliards d'euros ! C'est dire à quel point nous devons rectifier aujourd'hui certains signaux-prix et ne surtout pas faiblir, au moment où l'on commence tout doucement à

en mettre en place quelques-uns, qui faisaient partie des engagements que vous avez pris lors du Grenelle. (*Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je vais vous donner un exemple très précis à propos du signal-prix. J'ai chez moi un transporteur extrêmement astucieux, qui a entendu le signal-prix. Il a compris que le gazole était cher, et d'autant plus cher que ses camions roulaient vite. Il a donc adopté une formule très simple, consistant à brider les moteurs de ses véhicules. C'est intelligent, tout le monde en conviendra : on y gagne à la fois en termes d'émissions de CO₂ et de sécurité routière.

M. Denis Baupin. Et en consommation de gazole !

M. Marc Le Fur. Il mériterait donc une médaille, mais, le seul problème, c'est que cela le contraint à dire à ses salariés que, puisqu'ils vont rouler moins vite, ils travailleront plus longtemps, au coût des heures supplémentaires. (« Ah ! » sur les bancs du groupe SRC.)

Ce chef d'entreprise avait fait ses calculs à partir de ce qu'aurait dû lui coûter ces heures supplémentaires, selon les dispositions sociales et fiscales adoptées par l'ancienne majorité. Or aujourd'hui, il n'est plus en mesure de payer ces heures supplémentaires, et il doit donc débrider ses moteurs ! (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Jean-Jacques Urvoas. Bridez donc votre parole !

M. Marc Le Fur. Soyons logiques ! Avec vos mesures irresponsables, vous êtes en train de briser ceux qui prennent des initiatives positives ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Monsieur Le Fur, si cet entrepreneur débride ses moteurs, il sera contrôlé et sanctionné ! (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Martial Saddier. Des menaces !

(*L'amendement n° 92 n'est pas adopté.*)

(*Les amendements identiques n°s 13 et 55 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Benoit, pour soutenir l'amendement n° 82.

M. Thierry Benoit. Toujours dans un souci d'ajustement et d'atténuation des effets trop violents de l'écotaxe, il est proposé d'en exonérer les activités de service public liées à la préservation de l'environnement, telles que les activités d'assainissement ou de collecte des déchets.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. D'une manière générale, il n'est pas possible d'établir un traitement différencié selon ce que transporte le véhicule puisque seront contrôlés la taille et le type de camion mais pas le contenu. Les bennes à ordures sont par ailleurs dispensées de cette taxe puisque ce sont des véhicules prioritaires. Avis défavorable.

(*L'amendement n° 82, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Benoit, pour soutenir l'amendement n° 83.

M. Thierry Benoit. Cet amendement tend à exonérer de cette taxe les véhicules utilisés pour un service de proximité de collecte des déchets industriels dangereux et des huiles usagées définies aux articles R543-3 à R543-15 du code de l'environnement.

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

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 103 et 143.

La parole est à M. Thierry Benoit pour soutenir l'amendement n° 103.

M. Thierry Benoit. Cet amendement pourrait recevoir l'appui de nos collègues du groupe écologiste. Charles de Courson l'a déposé pour que soient prises en compte les activités de transport de matières premières issues de la biomasse destinée à la production d'énergie renouvelable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier pour soutenir l'amendement n° 143.

M. Jean-Marie Sermier. Ce projet de loi limite le bénéfice de la compensation définie à l'article 7 au seul transport pour compte d'autrui, faisant l'impasse sur le cas d'autres acteurs économiques qui, utilisateurs de la route au même titre que les transporteurs routiers, seront également redevables de l'écotaxe.

Faute de compensation, cet amendement vise à exclure du champ de l'écotaxe un modèle logistique dont l'efficacité environnementale a été mesurée et démontrée.

Dès lors, il apparaît plus cohérent que les transports effectués pour le compte d'entreprises impliquées dans les énergies renouvelables et porteuses d'emplois soient taxées de la même manière que les transports d'énergie fossile.

M. Martial Saddier. Voilà qui serait vertueux.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement tend à exclure, faute de compensation, le transport de matières premières issues de la biomasse destinées à la production d'énergie renouvelable.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dhuicq.

M. Nicolas Dhuicq. Quittons l'Argoat et l'Armor pour revenir sur les terres de Champagne. Sucreries, transport de betteraves, recyclage : je ferai deux remarques, monsieur le ministre. Tout d'abord, la voie ferroviaire n'a pas été choisie par les entreprises de sucrerie, non pas par principe, mais parce que l'opérateur national s'est révélé incapable de proposer des délais compatibles avec une activité économique moderne. Quand vous demandez un mois de délai pour lancer un convoi, c'est incompatible avec une activité économique. Il s'est tout autant révélé incapable, contrairement aux transporteurs routiers, d'indiquer où se trouve le convoi.

M. Marc Le Fur. C'est tout à fait vrai.

M. Nicolas Dhuicq. Nous avons même des exemples de wagons qui arrivent devant des silos alors qu'ils sont percés et ne peuvent être utilisés, parce que le conducteur n'a pour mission que d'acheminer les wagons sans vérifier leur capacité à transporter la marchandise.

Plus sérieusement, nos camarades du groupe écologiste devraient être sensibles à cet amendement. Nous sommes en retard par rapport à la République Fédérale d'Allemagne en matière de méthanisation. Nos exploitants agricoles font de plus en plus d'efforts pour limiter les intrants et recycler l'ensemble des produits issus de leurs activités. Nous devrions les encourager sur cette voie pour rattraper notre retard. Des mesures en ce sens seraient écologiques. Alors que vous avez choisi la voie de la taxation, nous préférons celle de l'encouragement. La France a intérêt à dépendre le moins possible des énergies fossiles et à favoriser les unités de méthanisation.

Cet amendement vous permettrait de mener une politique véritablement environnementale et écologique.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. En tant que co-rapporteur de la mission biomasse qui est en cours pour le compte de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, je ne peux m'empêcher d'intervenir, et aussi pour vous faire part de ce que je connais du monde des transports.

Tout d'abord, et j'insiste sur ce point, nous sommes en train de travailler sur le transport de marchandises. Il s'agit de créer une taxe sur la pollution que génère le transport de marchandises, quelles qu'elles soient. C'est la pollution qui est prise en compte dans cette logique.

Il est par ailleurs nécessaire d'améliorer sensiblement l'organisation et les moyens de transports des matières premières générées par la biomasse, en particulier celles issues du bois.

Je pense au contraire que l'adoption de cet amendement pourrait favoriser l'importation ou le transport sur longue distance du bois énergie, c'est-à-dire tout le contraire du circuit court. M. le rapporteur Fabrice Verdier vous a rappelé les chiffres tout à l'heure : peu de routes sont concernées, ce qui signifie que le transport de proximité de biomasse court peu de risques de transiter par des routes écotaxées, alors que celui qui vient de loin paiera cette pollutaxe – je suis élu d'une circonscription où nous devons parcourir plus de 400 kilomètres pour aller chercher la biomasse, ce qui paraît incongru !

Il me semble au contraire que vous devriez nous soutenir quand viendra le moment d'accompagner ce projet de méthanisation, ces projets de biomasse bois énergie, en compensant là où c'est nécessaire. Ce n'est pas le transport qui pose problème. M. le président Chanteguet l'a très bien expliqué tout à l'heure : il faut compenser là où c'est nécessaire mais pas au niveau du transport de marchandises.

(Les amendements identiques n°s 103 et 143 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 26 et 95, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Lionel Tardy pour soutenir l'amendement n°26.

M. Lionel Tardy. Cet amendement vise à appeler l'attention sur la situation des réparateurs et garagistes qui se retrouvent à devoir payer la taxe poids lourds alors qu'ils n'effectuent aucune activité de transport et se contentent de parcourir quelques kilomètres, soit pour conduire le camion dans un centre spécialisé, soit pour faire des essais et s'assurer que le camion réparé fonctionne bien.

Pour réaliser ces opérations, le réparateur professionnel utilise une immatriculation très particulière, le certificat dit « W garage » étant apposé à l'avant et à l'arrière du véhicule.

Cet amendement vise à ne pas soumettre à la taxe les véhicules circulant avec une telle immatriculation.

Cette demande est d'autant moins absurde que le nombre de kilomètres parcouru est faible et qu'il ne s'agit pas là d'une activité de transport. Il m'a été répondu en commission qu'une solution avait été trouvée avec les garagistes concernés mais je voudrais, monsieur le ministre, que vous nous en disiez davantage. Si vos explications sont satisfaisantes, nous retirerons cet amendement, sinon nous le mettrons au vote.

Mme la présidente. La parole est à M. Xavier Breton pour soutenir l'amendement n° 95.

M. Xavier Breton. Cet amendement, tout comme celui de notre collègue Lionel Tardy, a pour objet d'interrompre le calcul de l'écotaxe poids lourds lorsque les véhicules ne sont pas en exploitation commerciale mais en essais et réparations.

Les camions sont en effet amenés à parcourir de courtes distances avant leur mise en circulation ou pendant leurs périodes de maintenance et de réparation. Ces déplacements n'ont pas pour objet d'exploiter les véhicules et de les utiliser pour le transport de marchandise mais de les mettre en circulation sur le plan technique ou administratif, de les entretenir ou de les réparer.

De surcroît, d'un point de vue opérationnel, cette taxation serait très difficile à mettre en place. Il a été indiqué que des solutions avaient été trouvées, mais ce n'est pas l'écho que nous renvoient les professionnels.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. L'écotaxe vise à faire payer l'usage de la route. L'utilisation du W garage couvre des usages variés, qu'il s'agisse du transfert de véhicules neufs, du transport de véhicules d'occasion pour les vendre, etc. Il n'est donc pas possible d'exempter de la taxe certains de ces usages et pas les autres. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. J'ai appelé hier, au cours de la séance des questions au Gouvernement, à un choc de simplification fiscale. J'ai entre les mains le texte concernant l'immatriculation des véhicules dans les séries W et WW. Un article 43 dispose que, sous couvert d'un numéro W, un véhicule peut ne pas être conforme aux dispositions techniques du code de la route dès lors qu'il fait l'objet d'essais ou qu'il n'a pas encore été réceptionné par les services des mines. Une nouvelle fois, nous allons introduire une taxe sur des véhicules qui, dans certains cas, ne sont pas conformes au code de la route. Une

nouvelle fois, nous allons créer une taxe qui n'a pas lieu d'être puisqu'elle portera sur des véhicules qui ne sont pas encore en activité.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Cela n'a rien à voir !

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je serai très bref tellement cet amendement relève du bon sens. Vous allez taxer des véhicules qui font des voyages à vide alors qu'ils sont facilement identifiables ! Les amendements que vous venez de refuser ne feront que les éloigner encore davantage par rapport aux décisions que vous avez prises. Ces amendements de bon sens devraient être adoptés.

Comme je n'ai pas pu reprendre la parole depuis deux amendements, j'en profite pour reprendre les propos de Mme la rapporteure sur l'exonération des bennes à ordures ménagères. Je n'en fais pas du tout la même interprétation mais comme je suis beaucoup moins brillant que Mme la rapporteure...

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. C'est vrai. *(Sourires)*

M. Martial Saddier. ...je voudrais qu'elle m'éclaire. Selon l'article 271 du code des douanes, l'exonération est possible sur les véhicules prioritaires et d'intérêt général. Tant mieux si les bennes à ordures ménagères sont exonérées, mais appartiennent-elles vraiment à ces catégories de véhicules ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Je ne vous lirai pas le tableau que j'ai ici...

M. Martial Saddier. C'est celui que je demande depuis tout à l'heure !

Mme Catherine Beaubatie. Je tiens à votre disposition, cher collègue, peut-être à l'heure du déjeuner...

Jean-Marie Sermier. C'est une invitation. *(Sourires)*

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. ...l'arrêté ministériel du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules. Le tableau est complet et on y trouve bien, à la troisième ligne, les bennes à ordures ménagères.

(Les amendements n° 26 et 95, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n° 132, 193 et 200.

La parole est à M. Fernand Siré pour soutenir l'amendement n° 132.

M. Fernand Siré. L'écotaxe poids lourds couvre tous les véhicules de transport de marchandises assujettis sans tenir compte de leur affectation. Les camions utilisés par les commerçants non sédentaires sont donc assujettis à cette taxe alors même que le transport des marchandises est un élément indissociable de toute activité commerciale ou artisanale ambulante.

Afin de ne pas peser sur l'équilibre économique du secteur des transports routiers de marchandises, un mécanisme de répercussion du coût de l'écotaxe poids lourds sur les clients a été mis en place. Un tel mécanisme est inapplicable pour les commerçants non sédentaires dans la mesure où, d'une part, ils réalisent le transport des marchandises pour leur compte

propre et, d'autre part, leurs clients sont des consommateurs. La liquidation de l'écotaxe leur imposerait donc chaque mois d'opérer une avance de trésorerie que, bien sûr, ils ne récupéreraient pas et qui pourrait remettre en cause l'équilibre financier de ces commerçants de proximité. Ces derniers sont de petites gens, souvent déjà largement imposés.

Par ailleurs, ce dispositif risquerait de faire augmenter les prix de vente et pénaliserait les consommateurs qui souffrent déjà des effets de la crise. C'est un nouvel impôt sur les consommateurs.

Cet amendement vise à exonérer de l'écotaxe poids lourds les transports de marchandises réalisés dans le cadre des activités commerciales et artisanales ambulantes, au sens de l'article L. 123-29 du code de commerce.

Mme la présidente. La parole est à M. Xavier Breton, pour soutenir l'amendement n° 193.

M. Xavier Breton. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 200.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu. Cependant, je voudrais souligner que les commerces ambulants de proximité sont un vrai service en milieu rural. Le boulanger ou le boucher, par exemple, qui utilisent un camion de plus de 3,5 tonnes, vont devoir emprunter des routes taxables, alors qu'il ne s'agit pas d'un transit international. Ce sont des commerçants qui font simplement quelques kilomètres et qui seront taxés parce qu'ils ont pris la route!

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Ils ne seront pas taxés!

M. Jean-Marie Sermier. Peut-être pas. Mais il leur arrivera peut-être un jour de devoir emprunter une route taxée. Il est dommage de ne pas exonérer l'ensemble des transports de marchandises réalisés par des commerçants ambulants qui sont, la plupart du temps, en zone rurale.

M. Martial Saddier. Vous allez taxer la galette des rois! C'est scandaleux!

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je suis inquiet lorsque je vous entends, messieurs les députés de l'opposition. Si vous colportez ce genre d'informations dans les circonscriptions, vous allez inquiéter toutes les professions.

M. Jean-Marie Sermier. Mais c'est la réalité!

M. Martial Saddier. Ils sont inquiets!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Laissez-moi parler, puisque vous m'avez interrogé.

Mme la présidente. Seul le ministre a la parole, mes chers collègues. Merci de bien vouloir l'écouter!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Vous êtes en train de parler précisément de véhicules qui ne sont pas concernés par le dispositif de l'écotaxe poids lourds.

M. Jean-Marie Sermier. Mais si!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Prenez la peine d'étudier le texte et discutez de l'existant avec les professionnels. Cela fait un moment que nous examinons des amendements qui sont à côté du dispositif. Tout d'abord un certain nombre de véhicules ne sont pas assujettis. Par ailleurs, il existe un décret, que vous n'avez pas lu. Je vous invite donc à retravailler plus sérieusement le texte pour pouvoir prendre des positions fondées. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

(*Les amendements identiques n° 132, 193 et 200 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 195 et 86, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Xavier Breton, pour soutenir l'amendement n° 195.

M. Xavier Breton. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Benoit, pour soutenir l'amendement n° 86.

M. Thierry Benoit. Cette fois, je suis certain que l'ensemble des parlementaires présents sera sensible à cet amendement qui vise à prendre en compte, à travers le territoire national, le secteur de l'agro-alimentaire et de la pêche. Ce sont des secteurs très fragiles, très pourvoyeurs d'emplois, qui méritent la plus grande attention au moment où l'on instaure une nouvelle taxe en France. Pour le seul secteur de la Bretagne, l'agro-alimentaire représente 70 000 emplois. Je précise, au passage, que la Bretagne, dans cette affaire, est déjà pénalisée par sa situation péninsulaire et périphérique.

En Bretagne, l'emploi agro-alimentaire est le double, en proportion, de ce qu'il est dans l'ensemble des régions de France. Il pèse double.

M. Marc Le Fur. C'est exact!

M. Thierry Benoit. Je le répète, il représente 70 000 emplois, 5 000 emplois dans les activités de transformation de différents produits et 9 000 emplois dans le secteur de la pêche.

Tel est le sens de cet amendement : adaptation, principe de réalité et atténuation de l'écotaxe pour le secteur de l'agro-alimentaire et de la pêche en France.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Défavorable.

M. Marc Le Fur. Nous aimerions connaître vos arguments!

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Notre collègue Benoit l'a dit, le secteur agro-alimentaire était créateur d'emplois il y a encore peu de temps. Or aujourd'hui, chacun le sait, il connaît une crise considérable. Je parle sous le contrôle de mes collègues Ferrand, Le Roch et quelques autres, dont je n'imagine pas qu'ils ne votent pas cet amendement avec nous.

Nous connaissons une grave crise de l'emploi. Ce secteur, qui a été porteur, chute désormais. C'est le cas, notamment, de l'industrie de la viande. Votre gouvernement l'a d'ailleurs compris, monsieur le ministre, puisqu'on a nommé un ministre délégué chargé de l'agro-alimentaire.

Plusieurs députés du groupe SRC. Excellent ministre !

M. Marc Le Fur. On a donc considéré qu'il s'agissait d'un secteur important. Mais il ne suffit pas de nommer un ministre délégué. Encore faut-il qu'il y ait des conséquences positives et objectives ! En l'occurrence, vous allez pénaliser l'agro-alimentaire et l'emploi. Ce sont des secteurs à marges extrêmement étroites, où la concurrence, notamment la concurrence germanique, est devenue extrêmement agressive. Il faut que nous sachions prendre, au plan national, les dispositions nous permettant de protéger l'emploi. Si nous ne le faisons pas, ce sera une catastrophe pour la France et, j'ose le dire, un drame pour les régions que nous connaissons bien, avec mon collègue Benoit, et particulièrement pour la Bretagne.

M. Nicolas Dhuicq. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre, vous nous demandez de retravailler nos arguments. Pour ma part, je considère que le code des douanes est très clair : son article 271 exonère un certain nombre de véhicules dont la liste est très précise. Mais on ne voit pas les économies qui ont été citées les unes après les autres dans les amendements proposés par notre groupe.

Aujourd'hui, un véhicule de plus de 3,5 tonnes qui utilise une route taxée sur laquelle il transportera du pain si c'est un boulanger ou de la biomasse, sera taxé et vous ne pouvez pas nous dire le contraire. Ou alors, exposez-nous vos arguments !

M. Nicolas Dhuicq. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je vais vous donner un exemple supplémentaire, car quand on parle de la pêche, il ne faut pas se focaliser sur nos amis bretons.

Avec Lionel Tardy, nous voulions prendre l'exemple des pêcheurs professionnels des grands lacs alpins, le lac d'Annecy ou le lac Léman, qui ont exactement le même statut que les pêcheurs professionnels de l'océan ou de la mer.

Savez-vous ce que c'est qu'être pêcheur professionnel, aujourd'hui, sur le lac d'Annecy ou sur le lac Léman ? Ce n'est pas facile tous les jours ! Il y a le climat, sa rudesse, la viabilité hivernale, la concurrence (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC*), et à cela, vous voulez rajouter cette taxe ! Nous tenons, avec mon collègue Tardy, député d'Annecy, à

défendre ces professions qui assurent l'aménagement du territoire et que vous allez assassiner une fois de plus avec cette écotaxe.

Mme la présidente. La parole est à M. Richard Ferrand.

M. Richard Ferrand. Je ne résiste pas aux injonctions de M. Le Fur qui semble expliquer que l'écotaxe qui n'est pas encore en vigueur serait à l'origine de tous les maux de l'agro-alimentaire breton.

M. Marc Le Fur. Non, j'ai dit qu'elle risquait de les aggraver !

M. Richard Ferrand. Le groupe Doux a déposé son bilan le 1^{er} juin, bien avant que nous soyons élus, alors que vous l'étiez depuis longtemps ! On ne peut que constater aujourd'hui dans quelle situation se trouve l'appareil de production de certains grands groupes de l'agro-alimentaire breton, pour lesquels vous n'avez eu aucun égard, auxquels vous n'avez consacré aucune énergie, prodigué aucun soutien, consenti aucun financement public pour le muscler, pour faire en sorte qu'il anticipe les défis d'aujourd'hui. Vous n'allez tout de même pas avoir l'outrecuidance d'expliquer que ce que nous n'avons pas encore voté est à la source des maux que vous avez laissé se propager ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC. - Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

(L'amendement n° 195 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 86 n'est pas adopté.)

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports ;

Deuxième lecture de la proposition de loi visant à renforcer l'information des voyageurs sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne ;

Proposition de loi visant à moderniser le régime des sections de communes.

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures dix.)

*Le Directeur du service du compte rendu de la
séance de l'Assemblée nationale,*

NICOLAS VÉRON