



N° 1116

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 juin 2013

## AVIS

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI *relatif à la consommation* (n° 1015),

PAR M. JEAN-LOUIS BRICOUT,

Député.

---

---

Voir les numéros :

*Assemblée nationale* : 1015 et 1110.



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
A.— L’ACTION DE GROUPE : LES CITOYENS SONT-ILS JUSTE DES CONSOUMMATEURS ?.....	7
1. La logique du projet de loi.....	8
2. La nécessité d’étendre l’action de groupe aux questions d’environnement et de santé publique.....	9
B.— LA RÉPARATION DES BIENS MEUBLES : RÉFLEXION SUR NOS MODES DE CONSOMMATION.....	11
1. Une question centrale pour l’organisation de notre société.....	11
<i>a) L’obsolescence programmée, mythe ou réalité ?</i> .....	11
<i>b) La réparation des produits et la mise en place d’une économie circulaire</i> .....	13
2. L’apport du projet de loi et les réflexions de la commission.....	15
C.— LES INDICATIONS GÉOGRAPHIQUES ET LA PROTECTION DES NOMS DE COLLECTIVITÉS TERRITORIALES.....	15
1. Un enjeu de concurrence.....	16
<i>a) Un dispositif concluant dans le domaine agricole</i> .....	17
<i>b) Une réponse aux préoccupations des collectivités territoriales et des             producteurs</i> .....	18
<i>c) Protéger les collectivités territoriales et éviter la pénalisation des marques</i> .....	19
2. L’apport du projet de loi.....	20
D.— LES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT.....	21
1. Les sanctions en cas de manquements à l’information et aux droits des passagers.....	21
2. Le transport de passager en moto.....	28
<b>TRAVAUX EN COMMISSION</b> .....	31
<b>I.— DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	31
<b>II.— EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	37
CHAPITRE I <sup>er</sup> : Action de groupe.....	37
<i>Article 1<sup>er</sup></i> (articles L. 423-1 à L. 423-17 [nouveaux] du code de la consommation) : Introduction de l’action de groupe dans le code de la consommation.....	37

<i>Article additionnel après l'article 1<sup>er</sup></i> .....	39
<i>Article 2</i> : Désignation des juridictions compétentes à l'égard de l'action de groupe .....	39
<b>CHAPITRE II : Améliorer l'information et renforcer les droits contractuels des consommateurs</b> .....	39
<i>Avant l'article 3</i> .....	39
<i>Article 3</i> (article préliminaire [nouveau] dans le code de la consommation) : Définition du consommateur .....	40
<i>Après l'article 3</i> .....	41
<i>Article additionnel après l'article 3</i> .....	44
<i>Article 4</i> (articles L. 111-1 à L. 111-5, L. 113-3 et L. 113-3-1 [nouveau] du code de la consommation) : Obligation générale d'information du consommateur .....	46
<i>Article additionnel après l'article 4</i> .....	49
<i>Après l'article 4</i> .....	51
<i>Article additionnel après l'article 4</i> .....	51
<i>Article 6</i> (article L. 133-3 [nouveau] du code de la consommation) : Conditions générales de vente applicables aux contrats de consommation .....	52
<i>Après l'article 6</i> .....	52
<i>Article 7</i> (articles L. 211-7, L. 211-15, L. 211-16 et L. 211-19 du code de la consommation) : Garantie commerciale .....	53
<i>Article additionnel après l'article 7</i> .....	54
<b>CHAPITRE IV : Indications géographiques et protection du nom des collectivités territoriales</b> .....	55
<i>Article 23</i> (articles L. 411-1, L. 411-4, L. 711-4, L. 712-2-1 [nouveau], L. 712-4, L. 713-6, L. 721-1, L. 721-2 à L. 721-9 [nouveaux] et L. 722-1 du code de la propriété intellectuelle) : Protection de la dénomination des collectivités locales et création d'indications géographiques pour les produits non alimentaires .....	55
<i>Article 24</i> (article L. 115-16 du code de la consommation) : Renforcement des sanctions pénales en cas de fraude aux appellations d'origine ou indications géographiques .....	56
<b>CHAPITRE V : Modernisation des moyens de contrôle de l'autorité administrative chargée de la protection des consommateurs et adaptation du régime de sanctions</b> .....	56
<i>Article 56</i> (articles L. 2151-3 [nouveau], L. 2321-1, L. 2331-1-1 [nouveau], L. 2351-1, L. 3114-2-1 [nouveau], L. 3551-1, L. 4271-2 [nouveau], L. 4631-1, L. 4651-1, L. 5421-13 [nouveau], L. 5734-1, L. 5754-1, L. 5764-1, L. 5784-1, L. 5794-1, L. 6432-3 et L. 6733-1 [nouveaux], L. 6754-1, L. 6764-1 et L. 6784-1 du code des transports) : Application de sanctions administratives dans le domaine des transports .....	56
<b>CHAPITRE VI : Dispositions diverses</b> .....	57
<i>Article 69</i> (articles L. 3123-2 [nouveau], L. 3124-9 et L. 3124-11[nouveau] du code des transports) : Réglementation de l'activité de transport de personnes à moto (TPM) ....	57
<i>Avant l'article 70</i> .....	58
<b>AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION</b> .....	59
<b>LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES</b> .....	69

MESDAMES, MESSIEURS,

Par lettre du 15 mai 2013 adressée à M. le Président de l'Assemblée nationale, M. Jean-Paul Chanteguet a souhaité que la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, qu'il préside, se saisisse pour avis des articles 1 à 4, 6, 7, 23, 24, 56 et 69 du projet de loi relatif à la consommation (n° 1015).

Ces articles entrent en effet dans le champ de compétence de la commission. Pour ce qui concerne les articles 1<sup>er</sup> et 2, plusieurs juristes se sont exprimés avant même le dépôt du projet de loi sur la portée de l'action de groupe. Pour la commission du développement durable, l'enjeu est de déterminer si cette action doit concerner les seuls préjudices matériels subis par les consommateurs dans le cadre d'une transaction commerciale ou si elle peut être étendue à d'autres cas, comme les atteintes à l'environnement ou à la santé publique, générées par des processus de production ou des produits se révélant nocifs.

Les articles 3 et 4, qui concernent l'information et les droits contractuels des consommateurs, ouvrent une autre question, déjà évoquée au Sénat en avril 2013 sur la durée de vie des produits, l'éventuelle programmation de leur obsolescence et la mise à la disposition des consommateurs des pièces détachées pour leur réparation. Toute une conception de nos modes de production et de consommation est en jeu, avec de nombreuses répercussions dans d'autres domaines comme la gestion des déchets ou la mise en place d'une économie circulaire. Les articles 5 et 6, relatifs à l'information des consommateurs sur les garanties légales dont ils disposent, participent de la même logique car ils renforcent le choix qu'ils doivent parfois opérer entre la réparation ou le remplacement d'un produit.

Les articles 23 et 24 répondent à une demande ancienne de nombreuses entreprises et collectivités locales sur la protection des noms géographiques, domaine dans lequel la France a été précurseur, principalement dans l'agriculture, l'ostréiculture et la viticulture. Plusieurs territoires doivent leur dynamisme économique à la réputation de produits artisanaux ou industriels qui y sont fabriqués de longue date. La fidélité des consommateurs français et étrangers à de tels produits est un gage de maintien de l'activité des entreprises et permet de développer des emplois. L'extension des indications géographiques à ces produits améliorera en outre l'information des consommateurs.

Les articles 56 et 69 présentent un aspect plus technique que politique, prévoyant tous deux un régime de sanctions administratives, le premier en cas de non-respect du droit de la consommation dans le secteur des transports, le second à l'encontre des conducteurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues.

Au-delà de cette brève description du dispositif que souhaite examiner la commission, apparaît une question plus fondamentale : notre pays est-il capable d'infléchir son modèle économique ?

Le modèle de production et de consommation à grande échelle, fondée sur une exploitation de ressources supposées infinies ne fonctionne plus. Il a enclenché une crise économique, environnementale et sociale. Pourtant, nous continuons à sacrifier un certain type de croissance économique dont l'objectif est l'accumulation des biens. *« Parce que je ne dispose pas de modèle alternatif prometteur, je me fixe sur ce qui a fonctionné dans le passé. C'est ce que font toutes les sociétés occidentales »* (Harald Welzer). Pour la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, le présent projet de loi doit permettre, par le biais d'une consommation intelligente, de commencer modestement à mettre en place les bases d'une société où grâce au partage et à la sobriété, les besoins économiques et sociaux sont satisfaits sans porter atteinte à l'environnement. Il s'agit d'opérer une prise de conscience, tant chez les citoyens qu'au sein des producteurs et des distributeurs, afin qu'émerge une économie de la fonctionnalité plutôt que de la possession, gage d'une société plus humaine.

## A.— L'ACTION DE GROUPE : LES CITOYENS SONT-ILS JUSTE DES CONSOMMATEURS ?

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi introduit dans le droit français la procédure d'action de groupe. Le Gouvernement respecte ainsi une promesse du Président de la République et clôt près de trente années de réflexion au cours desquelles colloques et rapports se sont succédé afin de mettre en place un système « *à la française* ». Rappelons que l'ancien Président de la République M. Jacques Chirac avait évoqué le sujet en 2005, puis deux propositions de loi et un projet de loi avaient été déposés en 2006 ; enfin M. Luc Chatel, secrétaire d'État à la consommation en 2008, avait annoncé un projet de loi qui devait instituer cette nouvelle procédure, mais il n'a pas été déposé.

Douze pays de l'Union européenne ont déjà autorisé l'action de groupe, qui est née historiquement aux États-Unis, à la suite de l'explosion, le 16 avril 1947, de 2 300 tonnes de nitrate d'ammonium dans le port de Texas City, provoquant la mort de 581 personnes et des blessures pour 3 000 autres. L'action en justice fut menée par plus de 8 000 plaignants contre le gouvernement américain.

L'expression « *système à la française* » peut faire sourire, mais il ne s'agit pas d'un quelconque nombrilisme juridique par lequel la France rejeterait la *class action* américaine, que l'on retrouve dans plusieurs pays de la *common law*. Aux États-Unis, la base des rapports dans la société est le contrat plutôt que la loi, ce qui rend nécessaire un large accès aux tribunaux, soit individuellement, soit collectivement.

L'action de groupe n'a rien d'un choix idéologique : en dehors de cas spectaculaires, elle permet de régler de petits litiges pour lesquels les justiciables n'osent porter plainte en raison de la faiblesse des sommes en jeu, comme l'a rappelé Mme Christiane Taubira, garde des sceaux, ministre de la justice, lorsqu'elle a annoncé le 22 juin 2012 qu'elle souhaitait mettre en place les « *class action à la française* ».

Le choix du Gouvernement apparaîtra sans doute restrictif à ceux qui escomptaient une action de groupe couvrant la réparation des préjudices environnementaux ou de santé publique. Il répond à la logique du projet de loi, centré sur le consommateur. Le droit français prévoit par ailleurs la possibilité pour plusieurs personnes de donner mandat à une association pour les représenter en justice en raison du préjudice environnemental qu'elles subissent. Régie par les articles R. 142-1 et suivants du code de l'environnement, l'action en représentation conjointe est rarement mise en œuvre et l'introduction de l'action de groupe dans notre législation oblige à une réflexion sur son avenir : l'action de groupe est en effet plus simple à conduire et permet d'indemniser un nombre appréciable de personnes.

Pour les députés de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, le projet de loi n'interdit toutefois aucune évolution ultérieure en ces deux domaines car quels que soient les arguments de compétitivité économique avancés par les fédérations professionnelles, les préjudices que peuvent subir les consommateurs ne concernent pas uniquement le non-respect de clauses contractuelles ou les ententes entre producteurs. Dès lors qu'un produit contient des substances toxiques, comme le diméthyl fulmarate qui imprégnait des canapés, des vêtements et des chaussures importées de Chine, dès lors que des processus de fabrication portent atteinte à l'environnement, le rapport contractuel entre un producteur et un consommateur disparaît pour laisser place à la défense des biens publics indispensables à la vie comme l'air ou l'eau, ou la réparation due à des personnes touchées par des pathologies. Les victimes ne sont pas simplement des consommateurs mais des personnes humaines à part entière.

### **1. La logique du projet de loi**

Le texte a pour ambition de rééquilibrer les relations entre les producteurs, les distributeurs et les consommateurs, partant du principe qu'une information loyale de ces derniers assure un meilleur fonctionnement de l'économie. Il porte essentiellement sur la réforme du code de la consommation :

– en traitant des litiges nés des conditions de formation et d'exécution des contrats de consommation ;

– en ouvrant la possibilité d'agir judiciairement en cas d'entente ou d'abus de position dominante.

Le premier cas est très fréquent et corrige une situation anormale subie quotidiennement par les consommateurs. De nombreux litiges portent en effet sur des sommes minimales à l'échelle des individus, ce qui les dissuade d'engager une procédure, alors que le fabricant ou le distributeur enregistre de larges bénéfices. Seule une action de groupe permet de réunir l'ensemble des personnes concernées par un même contentieux. Le second cas autorise les associations de consommateurs à porter plainte en cas de manquement aux règles de la concurrence. D'après les économistes, ces entorses génèrent une augmentation injustifiée des prix d'environ 20 %. Rappelons que les pouvoirs publics ont la possibilité de poursuivre et de condamner les auteurs des ententes – via notamment l'Autorité de la concurrence – mais les procédures ne conduisent pas à une indemnisation des consommateurs, alors que les textes communautaires garantissent le droit à réparation pour chaque victime de telles ententes. Il y a donc nécessité à ce que des consommateurs, n'osant agir en raison de la faiblesse de leur perte individuelle ainsi que du montant escompté au titre de la réparation, hésitant également à se lancer dans une procédure complexe, soient assistés par des associations agréées. Un équilibre est ainsi rétabli au profit de consommateurs isolés face à de grands groupes.

Partant de cet objectif, le projet de loi fonde l'action de groupe sur les trois principes suivants :

– tout groupe est constitué de personnes souhaitant volontairement être représentées dans le cadre de l'action engagée. La technique par laquelle une action englobe par défaut toutes les victimes a été écartée, au motif qu'il appartient à chacun d'exercer le droit d'ester en justice dont il dispose ;

– le droit d'introduire une action est ouvert aux seules associations agréées de consommateurs, représentatives au niveau national ;

– le champ de l'action porte sur les préjudices matériels subis par les consommateurs en raison du non-respect du droit de la consommation ou du droit de la concurrence ; il ne comprend pas les préjudices moraux et corporels, qui relèvent d'autres contentieux et ne s'étend pas à l'environnement et à la santé publique.

Ces trois principes visent à encadrer l'action de groupe afin d'éviter certaines dérives :

– en restreignant le recours aux seules associations agréées de consommateurs – un peu plus d'une quinzaine en France - le législateur atténue très fortement le risque d'une judiciarisation des relations commerciales au sein de notre société. Les avocats sont ainsi écartés du dispositif d'introduction afin de ne pas créer un marché du recours en matière de consommation, comme il est constaté dans d'autres pays ;

– en ne concernant que la réparation des préjudices matériels, à l'exclusion d'autres indemnités comme les « *damages punitifs* » du droit américain, le texte prévient des actions dont l'objectif final serait un profit financier au lieu de la défense du consommateur ; **l'unique objectif de l'action de groupe est de permettre l'effectivité de la réparation** à laquelle le consommateur a droit et non de créer une charge permanente pour les acteurs économiques. L'étude d'impact présentée par le Gouvernement rappelle sur ce point que la procédure américaine représente un coût annuel de 0,95 % du PIB aux États-Unis.

Votre Rapporteur pour avis renvoie au rapport de la commission des affaires économiques, compétente sur le fond, ainsi qu'à celui de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, saisie pour avis, pour les autres aspects de la procédure.

## **2. La nécessité d'étendre l'action de groupe aux questions d'environnement et de santé publique**

Le Gouvernement souhaite principalement améliorer les mécanismes de la consommation par le présent texte, partant du principe que des règles claires peuvent stimuler les performances de notre économie. Cette démarche recueille évidemment l'accord de votre Rapporteur pour avis mais elle ne peut être

considérée comme définitive, sauf à sanctuariser les questions économiques ou à les réduire à un rapport purement marchand. L'économie a des conséquences politiques, sociales, culturelles, environnementales ou encore diplomatiques, qui interdisent une approche en vase clos de cette discipline.

L'extension de l'action de groupe aux questions d'environnement et de santé publique n'est donc pas incongrue, même dans le cadre d'un projet de loi portant sur le code de la consommation. Elle répond au fait que l'ensemble des volets de la chaîne économique peut avoir des effets négatifs sur l'homme ou son environnement.

Cette extension doit être considérée comme un élément de la politique de transition écologique et énergétique que le Gouvernement ambitionne pour notre pays. Mise en avant par M. le Président de la République lors de sa campagne électorale, réaffirmée par le Premier ministre lors de la conférence environnementale des 14 et 15 septembre 2012, elle met graduellement en place des actions d'ordre structurel comme le bouquet énergétique, mais insiste également sur l'engagement de l'ensemble de la société. C'est dans ce contexte qu'ont déjà été votées deux lois favorisant l'implication de nos concitoyens sur les questions environnementales, celle sur la participation du public (n° 2012-1460 du 27 décembre 2012) et celle sur l'indépendance de l'expertise scientifique et la protection des lanceurs d'alerte (n° 2013-316 du 16 avril 2013). Il serait donc logique de poursuivre cette politique en permettant aux associations de protection de l'environnement d'agir en justice quand elles constatent qu'une action économique a des conséquences dommageables.

Affirmer la nécessité d'élargir l'action de groupe aux questions d'environnement nécessite néanmoins d'en clarifier les objectifs. Il y a en effet une différence notable entre une action qui défend des consommateurs lésés par un producteur ou un distributeur et une action faisant suite à une atteinte à l'environnement, sauf à se placer sous le seul angle de la réparation à laquelle aurait droit une personne victime d'une telle atteinte. La dimension politique n'est en effet jamais loin dans les affaires d'environnement, ce qui est rarement le cas pour les litiges intervenant dans le droit de la consommation. Même si l'indemnisation des victimes constitue la toile de fond de ces deux types d'action, un procès dans le domaine de l'environnement renvoie toujours *in fine* à un débat sur l'organisation et les finalités de notre société.

Outre les objectifs recherchés, apparaît la question de la réparation. L'action de groupe n'a en effet de pertinence que si les personnes lésées sont dans la même situation et ont droit à des indemnités identiques. S'il est facile de quantifier le dommage dû au non-respect du droit de la consommation ou de la concurrence, l'exercice est plus difficile quand l'environnement ou la santé sont en jeu. Des victimes d'un produit nocif peuvent avoir été touchées à des degrés divers par un produit, et n'avoir pas droit en conséquence à la même réparation... L'atteinte à l'environnement ou à la santé ne peut par ailleurs se limiter à la compensation du dommage matériel. Il existe des conséquences morales,

esthétiques ou encore sanitaires, pour lesquelles les juges procèdent à de complexes expertises lorsqu'ils procèdent au calcul des indemnisations.

Votre Rapporteur pour avis prend acte de la logique qui structure dans l'immédiat le présent projet de loi. Il souhaite néanmoins que sa discussion soit l'occasion d'examiner les perspectives offertes par l'action de groupe en matière d'environnement et de santé. Tel est le sens d'un amendement qu'il dépose sur ce point.

## **B.— LA RÉPARATION DES BIENS MEUBLES : RÉFLEXION SUR NOS MODES DE CONSOMMATION**

« *Lorsqu'un besoin est satisfait, il s'en crée un autre* »... Karl Marx, qui passa sa vie à étudier les mécanismes du capitalisme, a dégagé par cette phrase l'un des ressorts les plus fondamentaux de l'économie. Un ressort psychologique qui met en lumière les deux facettes du comportement d'un consommateur : satisfaire ses besoins, mais les satisfaire au regard des biens dont disposent les autres êtres humains. C'est à partir de ce désir d'acquiescer que les industriels, les distributeurs et les publicitaires s'efforcent d'orienter les comportements des consommateurs vers l'achat permanent, cherchant à transformer l'*homo sapiens* en un *homo economicus* dont le mode de vie et le plaisir sont liés à la possession. Gilles Lipovetsky a analysé dans un récent ouvrage (*Le bonheur paradoxal, essai sur la société d'hyperconsommation*, 2006) les frustrations individuelles que ce mode d'organisation sociale engendre.

Les alinéas 12 à 16 de l'article 4 du présent projet de loi introduisent dans le code de la consommation (articles L. 111-3 à L. 111-6) l'obligation de mettre à disposition des consommateurs pendant une période déterminée les pièces détachées indispensables à l'utilisation des biens qu'ils achètent, répondant ainsi à une demande exprimée ces derniers mois par des députés et sénateurs de la majorité.

### **1. Une question centrale pour l'organisation de notre société**

Le débat sur *l'obsolescence programmée* des produits ne se limite pas au rapport entre d'un côté le consommateur, de l'autre l'industriel et le distributeur. Comme l'a mis en lumière la discussion qui s'est déroulée au Sénat le 23 avril dernier sur la question orale avec débat posée à l'initiative de M. Jean-Vincent Placé, il porte sur l'utilisation des ressources naturelles dans un monde fini.

#### ***a) L'obsolescence programmée, mythe ou réalité ?***

D'après le Centre européen de la consommation (CEC), qui conduit des études pour le compte de la Commission européenne, l'obsolescence programmée serait une réalité pour de nombreux produits. En introduisant volontairement une fragilité ou une défektivité, comme le recours au plastique au lieu du métal pour certaines pièces, en rendant impossible la réparation d'éléments soudés, en

programmant l'arrêt de la machine au bout d'un certain nombre de cycles ou encore en créant une incompatibilité logicielle, il est possible de limiter la vie d'un produit.

Les économies des pays développés sont fondées sur la consommation de biens fabriqués en grandes séries. En Asie, en Afrique et en Amérique latine, la consommation de ces biens s'accroît rapidement. Sur le marché européen, frappé d'atonie démographique, le marché des biens de consommation est saturé et l'enjeu pour les industriels est à la fois d'inventer de nouveaux besoins et produits et de procéder au renouvellement des gammes. En à peine quinze ans, les téléviseurs à tube cathodique ont été remplacés par des écrans plats tandis que le téléphone fixe a laissé la place au téléphone portable, puis à l'ensemble des technologies qui permettent de communiquer tout en se déplaçant.

La prédiction de l'économiste Jean-Baptiste Say (1767 – 1832) : *« je ne vois pas pourquoi une population trois à quatre fois plus nombreuse ne consommerait pas huit à dix fois plus que nous »* s'est réalisée au-delà de ses espérances, mais au prix d'une exploitation effrénée des ressources naturelles, qui ne sont pas inépuisables. L'extraction accélérée des matières premières et des énergies fossiles, l'agriculture de rente, les émissions de carbone engendrent, parallèlement à la hausse du niveau de vie, des nuisances, des externalités qui ne sont pas uniquement écologiques ou sociales, mais qui posent des problèmes géopolitiques. Dès lors que nous savons que notre planète dispose de ressources finies alors que la croissance démographique se poursuit, l'enjeu est de mettre en place une société fondée sur la sobriété de notre mode de vie.

Il n'existe pas de définition de l'obsolescence programmée pour la simple raison que ce phénomène ne fait pas l'unanimité. Si des organismes comme le CEC ou des associations de consommateurs ou de protection de l'environnement mettent en avant des exemples tangibles, de nombreux observateurs estiment que la limite de durée de vie des produits répond au fonctionnement normal de l'économie, qu'il s'agisse de l'usure physique des pièces après utilisation, du progrès technologique ou du comportement des consommateurs.

Pour sa part, le CEC a mis en avant quatre formes d'obsolescence :

– L'obsolescence par défaut fonctionnel : la panne d'une pièce, programmée par avance, empêche le fonctionnement d'un appareil. Les lave-linge seraient ainsi conçus pour 2 000 à 2 500 cycles, soit dix ans d'utilisation, et les téléviseurs pour 20 000 heures de fonctionnement, soit une moyenne de neuf années de durée de vie ;

– L'obsolescence par incompatibilité : dès lors qu'il n'y a pas suffisamment de mémoire vive ou que des logiciels sont incompatibles, le consommateur est incité à changer d'ordinateur ou de téléphone portable. Dans l'informatique et la téléphonie mobile, les cycles sont très courts ;

– l’obsolescence indirecte : l’absence d’accessoire, les difficultés pour trouver des pièces de rechange rendent inutilisable un appareil au bout de quelques mois. Ce phénomène a été si sensible pour les téléphones portables et les baladeurs musicaux qu’une directive européenne (n° 2006/66/EC) interdit l’inamovibilité des batteries et oblige les fabricants à proposer des appareils facilement recyclables ;

– l’obsolescence par notification : une puce avertit le consommateur qu’il faut changer une pièce (comme la cartouche d’encre d’une imprimante) alors qu’elle peut encore fonctionner pendant une période supplémentaire.

Parallèlement à ces facteurs techniques, la durée de vie des produits est liée à la perception qu’en ont les consommateurs. Ces derniers peuvent remplacer des appareils en parfait état par de nouveaux produits, juste parce que cet acte d’achat les satisfait, notamment en raison de la considération sociale qu’ils en attendent. Un tel remplacement peut également répondre à une préoccupation écologique, par exemple dans le secteur de l’automobile où un véhicule fonctionnant correctement sera laissé de côté au profit d’un autre, moins consommateur de carburant.

Ces comportements sont souvent mis en avant par les industriels pour qualifier l’obsolescence programmée de mythe. Ils considèrent que le consommateur est suffisamment conscient de son acte d’achat et qu’il analyse parfaitement le *signal prix*. Un prix peu élevé indique un produit à brève durée de vie. La qualité – gage de durabilité – exige un important pouvoir d’achat, ce qui renvoie au débat sur le niveau des salaires en France.

### ***b) La réparation des produits et la mise en place d’une économie circulaire***

L’objectif politique de l’article 4 du présent projet de loi est de favoriser la mise en place d’une économie plus respectueuse des ressources naturelles et à plus long terme, d’une *économie circulaire* qui prend également en compte le service rendu plutôt que la possession. Le modèle économique actuel, assis sur le triptyque *extraire, fabriquer et jeter* connaît une grave crise et porte atteinte à l’ensemble de l’équilibre écologique de notre planète.

Le problème est très sensible sur les marchés de renouvellement, comme l’Europe et l’Amérique du Nord, où le chiffre d’affaires des entreprises dépend négativement de la durée de vie des produits. Le consommateur est confronté à des produits vite irréparables, sources d’une frustration individuelle qui s’accompagne pour l’ensemble de l’économie d’un gaspillage de matières premières et d’énergie pour assurer la mise sur le marché de nouvelles gammes de produits. Toute incitation ou obligation allongeant la durée de garantie applicable à un bien et la mise à disposition de pièces détachées peut avoir un effet positif sur la qualité des produits. Le fabricant risque en effet d’être confronté à de fortes

dépenses de dépannage si la qualité de son produit n'est pas corrélée à la durée de la garantie.

Cette question ne concerne pas uniquement le rapport entre le consommateur et le producteur mais constitue un élément de politique industrielle particulièrement sensible pour la France. Notre pays a positionné ses industries sur des biens bas ou moyen de gamme, subissant ainsi de plein fouet la concurrence des pays émergents. En réorientant son offre sur des produits de qualité, il peut atténuer le volume de ses importations tout en développant des filières de réparation par secteur. Cette réorientation de notre appareil productif peut également présenter un intérêt pour le pouvoir d'achat, en permettant au consommateur de disposer de biens, dont le prix est certes plus élevé mais qu'il n'est pas obligé de remplacer à court terme.

Une fois posés les objectifs politiques de l'article 4, l'intérêt d'une action en faveur de la réparation des biens réside dans la limitation des déchets. Rappelons que la marge de progrès est considérable sur ce point, notamment pour les équipements électriques et électroniques (ordinateurs, téléphones portables...), qui contiennent des métaux, certains précieux, et qui sont enfouis, incinérés, exportés clandestinement ou traités par des filières informelles à hauteur de 70 %, au lieu d'être recyclés. Ce sont les collectivités locales qui assurent la charge de leur élimination ou de leur éloignement.

Il convient donc de mettre en place un ensemble de mesures obligeant les entreprises à allonger la durée de vie des objets, en garantissant qu'ils puissent être réparés sur une plus longue durée qu'actuellement. Le projet de loi répond à ce premier objectif, mais votre Rapporteur pour avis estime que d'autres actions sont nécessaires. La fiscalité environnementale, outil majeur pour orienter les comportements, doit impérativement voir le jour sous la présente législature afin, comme le rappelait, le 23 avril dernier, Mme Laurence Rossignol, sénatrice, d'incorporer « *à l'ensemble du process production-consommation la valeur des ressources naturelles et celle des services éco-systémiques* ».

À plus long terme, allier une plus grande durée de vie des produits à leur collecte systématique et à leur recyclage permettra de faire évoluer nos sociétés vers un modèle économique et écologique différent. L'économie circulaire, système où les déchets sont considérés comme des matières premières et sont réutilisés dans d'autres produits, présente le double avantage d'atténuer l'impact des activités sur les ressources naturelles et de créer une filière industrielle – celle du recyclage – recourant à des emplois non délocalisables. Ainsi en est-il de la filière de gestion des déchets d'équipements électriques et électroniques, comme l'avait rappelé votre Rapporteur pour avis le 11 avril dernier dans la discussion générale de la proposition de loi sur la prorogation de l'éco-participation sur les équipements électriques et électroniques ménagers.

## **2. L'apport du projet de loi et les réflexions de la commission**

L'article 4 du projet de loi instaure un double mécanisme : le fabricant ou l'importateur d'un produit (bien meuble) doit informer le distributeur de la période pendant laquelle les pièces détachées indispensables à l'utilisation du produit sont disponibles sur le marché. Cette information est ensuite transmise par le distributeur au consommateur, avant la conclusion du contrat, puis confirmée par écrit lors de l'achat du produit.

Ce dispositif vise un équilibre entre le producteur, le distributeur et le consommateur : compte tenu de la diversité des secteurs économiques, le Gouvernement estime qu'il lui est difficile d'imposer une mesure à caractère général de mise à disposition des pièces détachées pour l'ensemble des produits manufacturés sans faire peser un risque pour la survie des entreprises. L'évolution des technologies varie d'un secteur à l'autre. Il appartient à chacune d'entre elles de prendre ses responsabilités sur la durée de vie du produit qu'elle met sur le marché.

La durée de vie d'un produit peut ainsi devenir un élément de concurrence. Le consommateur sera en mesure d'arbitrer ses achats en fonction du classique rapport entre la qualité et le prix, mais il disposera en outre d'un élément supplémentaire lors de son acte d'achat.

Ainsi qu'on le constatera à la lecture du débat en commission, le 5 juin dernier (*cf. infra*), la principale question portant sur les articles 4, 6 et 7 a consisté à déterminer s'il fallait donner une orientation plus volontariste au projet de loi afin qu'il soit l'occasion de mieux sensibiliser le consommateur aux impacts des activités économiques sur l'environnement et d'engager notre pays sur la voie d'une société durable, via des filières d'économie circulaire. La transition énergétique comme écologique ne peut dépendre des seules politiques publiques ; elle passe par des incitations, des signaux qui engagent l'ensemble de la société.

C'est à cette aune qu'il faut analyser les amendements renforçant l'information des consommateurs sur les efforts de recyclage des producteurs, leur responsabilité élargie, l'extension de la durée des garanties légales sur les produits vendus et la création d'un délit d'obsolescence programmée. Ils participent de la même philosophie, consistant à favoriser la fabrication de biens de qualité et à les recycler.

### **C.— LES INDICATIONS GÉOGRAPHIQUES ET LA PROTECTION DES NOMS DE COLLECTIVITÉS TERRITORIALES**

Les articles 23 et 24 du projet de loi modifient plusieurs dispositions du code de la propriété intellectuelle et du code de la consommation afin d'étendre aux produits non alimentaires le régime des indications géographiques et de mieux protéger les noms des collectivités territoriales.

L'extension du régime des indications géographiques (IG) aux produits manufacturiers, qu'ils soient industriels ou artisanaux, et la protection de la dénomination des collectivités territoriales sont des questions en apparence distinctes ; en réalité, elles sont liées car elles portent sur l'identification d'un produit à un territoire ou un terroir, dépositaire d'histoire et de tradition, ainsi que sur l'image que ce territoire souhaite livrer de lui-même.

Les sociologues et les économistes, comme Keynes ou Duesenberry, ont mis depuis longtemps en lumière les facteurs psychologiques qui induisent les actes d'achats des consommateurs. En l'espèce, la mondialisation de l'économie, qui conduit à ce que les mêmes produits soient disponibles partout sur notre planète, valorise parallèlement ceux qui sont rattachés à un territoire. Les consommateurs sont rassurés par des productions issues d'une tradition qui est à la fois un gage de qualité et d'authenticité.

## **1. Un enjeu de concurrence**

La question des IG pour les produits industriels et artisanaux est en débat depuis presque vingt ans. La direction générale de la consommation et de la répression des fraudes (DGCRF) a publié en 1995 un rapport sur ce sujet. Plus récemment, le Parlement en a débattu à deux reprises, en 2011 sous la XIII<sup>e</sup> législature lors de l'examen du projet de loi (n° 3508) relatif aux droits, à la protection et à l'information du consommateur et sous la présente législature, à l'occasion de la discussion de la proposition de loi (n° 458) de MM. Christian Jacob, Yves Censi, Daniel Fasquelle, Alain Marc et plusieurs de leurs collègues visant à mieux protéger les indications géographiques et les noms des collectivités territoriales.

Originellement, l'existence des IG remonte au XIX<sup>e</sup> siècle, quand les États parties à l'Union de Paris (convention de Paris de 1883), en créant le système des appellations d'origine, souhaitaient se prémunir contre les pratiques déloyales. La convention de Paris fut longtemps le seul instrument international de propriété intellectuelle, avant que n'apparaisse la définition des indications géographiques, donnée par l'accord sur les *Aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce*, dit accord sur les ADPIC, conclu le 15 avril 1994 à Marrakech, à l'issue du Cycle de l'Uruguay instituant l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Les IG sont donc reconnues à l'échelle internationale comme un type de propriété intellectuelle, au même titre que les marques commerciales. L'article 22 de l'accord ADPIC les définit comme « *des indications qui servent à identifier un produit comme étant originaire du territoire d'un État membre, ou d'une région ou localité de ce territoire, dans les cas où une qualité, réputation ou autre caractéristique déterminée du produit peut être attribuée essentiellement à cette origine géographique* ». La plupart des juristes spécialisés estiment toutefois que les IG sont faiblement protégées au regard des autres droits de propriété

intellectuelle et que seuls les vins et spiritueux bénéficient d'une protection forte, s'exerçant *a priori* et non pour seulement prévenir les risques de tromperie.

**a) Un dispositif concluant dans le domaine agricole**

À ce jour, l'essentiel des IG relève du domaine agricole et agroalimentaire, le nombre des appellations hors de ce secteur étant négligeable. En France, dans la palette des signes distinctifs de qualité et d'origine progressivement mis en place, les IG visent essentiellement les appellations d'origine contrôlées (AOC) viticoles et fromagères, même si d'autres productions peuvent bénéficier d'une telle reconnaissance, comme les volailles en Label Rouge.

La réglementation s'établit à un triple niveau. Outre l'article 22 de l'accord ADPIC précité, existe un système européen de protection des IG, plus contraignant que celui de l'OMC. Il comprend les appellations d'origine protégées (AOP), dont le lien avec un territoire est très étroit, et les indications géographiques protégées (IGP), dont le lien est plus lâche. En effet, l'article 2 du règlement 510/2006 définit l'IGP comme étant le nom d'une région, d'un lieu déterminé ou dans certains cas d'un pays, qui permet de désigner un produit agricole ou alimentaire :

- originaire d'un lieu ;
- dont une qualité, réputation, caractéristique peut être attribuée à son origine géographique ;
- ou dont la production et/ou la transformation ou encore la conception ont lieu dans une aire géographique précise.

Une IGP n'impose donc pas une aire unique d'élaboration d'un produit. Si une ou quelques étapes de sa fabrication s'effectuent dans une zone géographique, il peut bénéficier de cette appellation. Une centaine de produits agricoles français bénéficient actuellement de ce régime, comme l'agneau de l'Aveyron, les huîtres Marennes Oléron, la tomme des Pyrénées ou l'ail de la Drôme.

À l'échelle nationale, la France a été le précurseur des systèmes de protection, essentiellement à la demande des viticulteurs et des producteurs de fromages. La loi du 6 mai 1919 a défini l'appellation d'origine, dont le dispositif a été repris et modifié aux articles L. 115-1 et suivants du code de la consommation.

Les mentions d'origine géographique sont donc utilisées en France comme en Europe depuis plus d'un siècle, pour de très nombreux produits agricoles. Les producteurs sont d'ailleurs en nombre croissant à vouloir recourir aux IG pour que la qualité et l'origine de leurs produits soient bien identifiées par les consommateurs. Il s'agit en effet de facteurs qui favorisent les ventes. 85 % des vins français exportés portent une IG. Ces dernières représentent près de 20 % du chiffre d'affaires des industries agroalimentaires de notre pays et le tiers de la valeur de leurs exportations. Elles concernent 25 % des agriculteurs français.

Une enquête de 1999 de l'Union européenne a relevé que 90 % des consommateurs étaient prêts à payer un produit 10 % plus cher s'il bénéficiait d'une origine garantie. Les IG apportent une valeur ajoutée supplémentaire à l'économie de nombreux territoires ruraux, dont elles sont devenues le moteur du développement.

Les IG ont trouvé leur place dans une économie d'échanges. Elles constituent même un enjeu considérable dans la compétition internationale comme le souligne une étude conjointe de l'ESSEC et d'Intelligence économique de 2011, qui indique que dans le domaine agricole, *« la problématique du pillage des terroirs doit s'envisager de manière globale et s'inscrire dans des logiques de conflits d'intérêt entre grandes puissances. De nouveaux facteurs d'affrontement au niveau agro-alimentaire sont nés comme le durcissement de la compétition entre produits alimentaires, les délocalisations de productions, les tentatives de standardisation des modes de vie et des goûts qui font qu'au-delà de la protection de la propriété intellectuelle, les pays cherchent à présent à protéger leurs productions locales, leurs marchés et à adopter des stratégies offensives de conquête à l'international »*. Les IG sont un moyen de protéger des productions locales, mais en reflétant les facteurs qualitatifs ou encore culturels desdites productions, elles en favorisent les exportations. Elles sont un puissant soutien à l'activité de territoires ruraux enclavés. Le maintien des entreprises dans les campagnes ou dans les petites villes (bourg centre) est un atout essentiel pour éviter les concentrations excessives dans les métropoles, avec leurs conséquences sur les transports et le logement. Le renforcement du lien entre entreprise et territoire entraîne l'approfondissement des relations humaines au sein de l'entreprise et favorise l'enracinement de la culture d'entreprise.

#### ***b) Une réponse aux préoccupations des collectivités territoriales et des producteurs***

Ainsi que l'a précédemment indiqué votre Rapporteur pour avis, l'extension des IG aux produits industriels et artisanaux est une revendication ancienne des producteurs, qui a reçu un écho favorable du Parlement à plusieurs reprises, mais sans résultat. Il faut en conséquence saluer à sa juste valeur l'initiative du Gouvernement, qui s'inscrit à un moment où l'Union européenne conduit une réflexion analogue sur ce sujet.

Le dispositif du projet de loi répond à une double demande : celle, d'une part, de plusieurs producteurs qui souhaitent voir reconnu et protégé le savoir-faire de leur région (tapisserie d'Aubusson, dentelle de Calais, vases d'Anduze...); celle, d'autre part, des collectivités territoriales qui demandent à l'État le renforcement de la protection de leur dénomination, face à des pratiques commerciales abusives.

L'accord ADPIC permet d'étendre les IG aux produits autres qu'agricoles, mais il revient aux États de prévoir les moyens juridiques pour protéger les noms géographiques faisant l'objet d'usages abusifs. Pour la France, la solution s'inscrit

dans un cadre européen ou national. L'Union européenne réfléchit depuis 2008 à une telle extension mais n'a pas encore proposé de texte aux États membres. C'est en conséquence dans le cadre national qu'il convient de légiférer.

Ce cadre s'avère actuellement inadapté. La procédure nationale de protection des appellations d'origine (AO) a jusqu'à présent permis de préserver quatre produits non agricoles (poterie de Vallauris, dentelle du Puy, émail de Limoges, mouchoirs et toiles de Cholet) mais elle ne correspond plus aux réalités du commerce mondial, où une partie de la façon d'un produit peut être sous-traitée dans une autre zone géographique. Le régime de l'AO exige un lien très fort avec le territoire sur l'ensemble du cycle de production, de la matière première au produit fini.

Avant que n'entre en vigueur une IG communautaire, la nouvelle IG proposée par le texte devrait permettre aux industriels et aux artisans qui le souhaitent d'obtenir une protection sur le territoire français et favoriser le dynamisme de leur activité, à l'instar de ce qui a été constaté dans le monde agricole.

### ***c) Protéger les collectivités territoriales et éviter la pénalisation des marques***

La protection des noms des collectivités territoriales mêle les enjeux d'image et les préoccupations économiques. Actuellement, ces collectivités territoriales ne disposent guère que du recours judiciaire pour contester une société ou une marque qui utilise abusivement leur dénomination, avec les inconvénients que représente ce genre d'action pour leur budget pendant la durée de la procédure, surtout si elle se déroule à l'étranger.

Le Gouvernement a souhaité placer son projet de loi sous le sceau de l'équilibre entre producteurs et consommateurs. Il souhaite aboutir à un même équilibre entre les collectivités territoriales et les marques, ces dernières étant fondamentales dans l'activité économique car elles constituent les signes par lesquelles les entreprises peuvent exploiter un produit les distinguant de ceux de leurs concurrents. Plusieurs marques sont en outre porteuses de symboles qui les valorisent et qui soutiennent l'activité des sociétés qui les détiennent.

Les marques qui arborent le nom de collectivités territoriales, ou qui y font référence, disposent souvent de ce droit en raison de l'ancienneté d'unités de production qu'elles y ont établi. La question de l'antériorité est toujours centrale en propriété intellectuelle. Certaines marques ont ainsi été enregistrées avant la date de protection d'une IGP et conservent logiquement le droit de se référer à un territoire donné.

Il convient par ailleurs de rappeler que la propriété intellectuelle ressort non seulement du droit national, mais aussi de conventions internationales ou d'accords entre des parties, et que les pays n'en font pas toujours la même interprétation.

L'équilibre est donc délicat, entre des marques qui souhaitent se prévaloir de noms géographiques valorisants et des collectivités qui veulent éviter des abus portant atteinte à leur image. Pour l'Institut national de la propriété intellectuelle (INPI), la difficulté réside dans le fait que la gestion des noms s'effectue dans un cadre plus large que le cadre national.

## **2. L'apport du projet de loi**

Le projet de loi répond en premier lieu à la demande des collectivités territoriales. Il insère dans le code de la propriété intellectuelle un mécanisme d'information sur les marques déposées qui contiendraient leur dénomination. Ce mécanisme est complété par le droit de s'opposer à l'enregistrement d'une marque afin d'une part de défendre leur nom ou image, d'autre part de faire valoir l'existence d'une IG préexistante.

En second lieu, il met en place dans le code de la consommation et dans le code de la propriété intellectuelle les indications géographiques pour les produits manufacturés, avec une procédure nationale d'homologation. Elle est fondée sur une responsabilisation des producteurs, qui doivent constituer un organisme de défense et de gestion, sous statut privé. Ce dernier tient à jour la liste des professionnels bénéficiant de l'IG, s'assure qu'ils respectent le cahier des charges et que les contrôles sont effectués par une personne morale extérieure à l'organisme précité, agréée par le Comité français d'accréditation (COFRAC). Le cas échéant, l'organisme de défense et de gestion exclut les producteurs qui ne respectent plus le cahier des charges.

Il revient à cet organisme d'opérer les démarches auprès de l'Institut national de la propriété industrielle (INPI) et de transmettre notamment un cahier des charges qui contient la délimitation de la zone géographique ainsi que la qualité, la réputation et les caractéristiques qui peuvent être conférées à cette zone. Le projet de loi reprend sur ce point les dispositions classiques du droit de la propriété intellectuelle, l'enregistrement d'un signe géographique passant toujours préalablement par une phase de recensement des utilisateurs du nom destiné à être protégé de façon à définir aussi précisément que possible la zone de protection. S'ajoute à ce critère la description du processus de production et/ou de transformation, élément important car les logiques économiques entraînent une division du travail au sein d'un même pays ou entre pays, et un produit peut n'être pas entièrement fabriqué dans une zone géographique déterminée.

Le projet de loi modifie également le code de la propriété intellectuelle afin de conférer de nouvelles attributions à l'INPI. Comme l'Institut national est compétent en matière de marques, il reçoit mission d'assurer l'articulation entre celles-ci, les détenteurs d'une IG et les collectivités territoriales. Il aura également la tâche d'homologuer les cahiers des charges et de vérifier que les organismes de défense et de gestion assument leurs missions, notamment le contrôle de leurs opérateurs.

Ce dispositif constitue un facteur de dynamisme de nos territoires, même si pour l'heure, un faible nombre de sociétés ou producteurs – environ 90 – pourraient être intéressés par le dispositif proposé. Il faut considérer que ce dernier sécurisera certaines situations juridiques, ce qui est déjà appréciable, mais il ne faut pas en attendre une impulsion majeure sur un plan économique.

#### **D.— LES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT**

Les articles 56 et 69 prévoient des dispositions dans le domaine des transports. L'article 56 instaure des sanctions administratives comme alternative à des sanctions pénales en cas de non-respect des dispositions de plusieurs règlements communautaires assurant l'information et la protection des droits des passagers tandis que l'article 69 renforce le régime juridique pour le transport de passager en moto.

##### **1. Les sanctions en cas de manquements à l'information et aux droits des passagers**

L'article 56 crée un régime de sanctions administratives en cas de manquements à diverses dispositions protégeant les intérêts des consommateurs.

La protection des droits des usagers des transports terrestres, maritimes et aériens est essentiellement prévue par les textes communautaires :

- règlement n° 1371/2007 pour le transport ferroviaire ;
- règlement n° 1008/2008 pour les services aériens ;
- règlement n° 1177/2010 pour le transport maritime et fluvial ;
- règlement n° 181/2011 pour les autobus et autocars.

Ces quatre textes contiennent des dispositions communes relatives au contrat de transport (information du passager sur les prix et les conditions de vente), l'indemnisation et l'assistance en cas de retard ou annulation du voyage ou encore en cas de détérioration des bagages, l'accès des personnes handicapées et à mobilité réduite aux prestations de transports, enfin l'enregistrement et le traitement des plaintes. Ils prévoient également qu'il revient aux États membres de les appliquer et de déterminer les sanctions en cas de manquements aux droits des passagers.

S'agissant des transports ferroviaires, les dispositions sur les droits des passagers sont mises en œuvre par l'article L. 2151-2 du code des transports (Livres Ier sur le transport ferroviaire, titre V sur les droits et obligations des voyageurs). L'application de ce dispositif aux passagers des autobus et des autocars vient d'entrer en vigueur avec la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, en

navette actuellement. Mais le régime de sanctions est très lacunaire en cas de non-respect des droits des passagers pour les autres modes de transport.

En dehors des dispositions spécifiques précitées, l'ensemble des services de transports est également assujéti aux règles du code de la consommation pour les aspects habituels d'une transaction commerciale. Les 5° et 6° du paragraphe III de l'article L. 141-1 du code de la consommation habilent ainsi les agents de la DGCCRF à constater les infractions et manquements aux droits des passagers dans les domaines ferroviaires et aériens, mais ce pouvoir n'a pas encore été étendu au transport maritime et fluvial.

Les lacunes relevées dans la protection des droits des passagers devraient en conséquence être rapidement comblées. Se pose ensuite la question du niveau des sanctions encourues. Constatant la forte diminution des condamnations pénales dans le contentieux du droit de la consommation au profit des transactions administratives en cas d'atteinte aux intérêts des consommateurs. Ce régime, introduit dans le présent projet de loi par les articles 53 à 57, ainsi que par l'article 63, est proposé par l'article 56 pour les transports.

Le tableau ci-dessous résume les sanctions administratives par type de manquement et par type de transport.

Sanctions administratives prévues par l'article 56 du projet de loi			
Paragraphe au sein de l'art. 56	Manquements	Montant de l'amende	Texte créant la sanction
§ I	<p>Manquements aux dispositions des articles 4 à 10, 13 à 14, 16 à 18, 20 à 25, 27 à 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires</p> <p><b>Article 4 :</b> modalités du contrat de transport</p> <p><b>Article 5 :</b> transport de bicyclettes</p> <p><b>Article 6 :</b> exclusion des exonérations et stipulations de limitations</p> <p><b>Article 7 :</b> obligation d'information concernant l'interruption de services</p> <p><b>Article 8 :</b> information du voyageur sur les voyages</p> <p><b>Article 9 :</b> disponibilité des billets, des billets directs et des réservations</p> <p><b>Article 10 :</b> systèmes d'information des voyageurs et de réservation</p>	<p>Amende administrative de 3 000 € maximum pour une personne physique et de 15 000 € maximum pour une personne morale</p>	<p>Article L. 2151-3, 1 du code des transports</p>

	<p><b>Article 13</b> : versement d'avances</p> <p><b>Article 14</b> : contestation de responsabilité</p> <p><b>Article 16</b> : remboursement et réacheminement</p> <p><b>Article 17</b> : indemnisation relative au prix du billet</p> <p><b>Article 18</b> : assistance en cas de retard ou d'annulation</p> <p><b>Article 20</b> : communication d'informations aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 21</b> : accessibilité aux personnes réduites</p> <p><b>Article 22</b> : assistance dans les gares</p> <p><b>Article 23</b> : assistance à bord</p> <p><b>Article 24</b> : conditions auxquelles est fournie l'assistance</p> <p><b>Article 25</b> : indemnisation relative à l'équipement de mobilité ou à un autre équipement spécifique</p> <p><b>Article 27</b> : plaintes</p> <p><b>Article 28</b> : normes de qualité du service</p> <p><b>Article 29</b> : information des voyageurs sur leurs droits</p>		
§ II	<p>Manquements aux dispositions des articles 12 et 19 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires</p> <p><b>Article 12</b> : assurance des entreprises ferroviaires</p> <p><b>Article 19</b> : droit au transport des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite</p>	<p>Amende administrative de 9 000 € maximum pour une personne physique et de 45 000 € maximum pour une personne morale</p>	<p>Article L. 2151-3, 2 du code des transports</p>
§ V	<p>Manquements aux articles 4 paragraphe 1, 8, 10 paragraphes 2 à 5, 11 paragraphes 2 à 5, 13, 14, 15, 16, 17 paragraphes 2 et 3, 19, 20, 21, 24, 25, 26, et 27 du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar</p>	<p>Amende administrative de 3 000 € maximum pour une personne physique et de 15 000 € maximum pour une personne morale</p>	<p>Article L. 3114-2-1, I du code des transports</p>

	<p><b>Article 4, paragraphe 1 :</b> émission des billets</p> <p><b>Article 8 :</b> besoins concrets immédiats des passagers</p> <p><b>Article 10, paragraphe 2 à 5 :</b> personnes handicapées et personnes à mobilité réduite: exceptions et conditions particulières</p> <p><b>Article 11, paragraphe 2 à 5 :</b> accessibilité et information des personnes handicapées et à mobilité réduite</p> <p><b>Article 13 :</b> droit à une assistance dans les stations désignées et à bord des autobus et des autocars pour les personnes handicapées et à mobilité réduite</p> <p><b>Article 14 :</b> conditions auxquelles est fournie l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite</p> <p><b>Article 15 :</b> transmission d'informations aux tiers</p> <p><b>Article 16 :</b> formation pour l'assistance des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 17, paragraphe 2 et 3 :</b> indemnisation pour les fauteuils roulants et les autres équipements de mobilité</p> <p><b>Article 19 :</b> poursuite du voyage, réacheminement et remboursement</p> <p><b>Article 20 :</b> information en cas de retard ou d'annulation</p> <p><b>Article 21 :</b> Assistance en cas d'annulation ou de départs retardés</p> <p><b>Article 24 :</b> droit à l'information sur le voyage</p> <p><b>Article 25 :</b> informations sur les droits des passagers</p> <p><b>Article 26 :</b> plaintes</p> <p><b>Article 27 :</b> dépôt des plaintes</p>		
§ V	<p>Manquements aux articles 4 paragraphe 2, 9 et 11 paragraphe 1 du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar</p>	<p>Amende administrative de 9 000 € maximum pour une personne physique et de 45 000 € maximum pour une personne morale</p>	<p>Article L. 3114-2-1, II du code des transports</p>

	<p><b>Article 4, paragraphe 2 :</b> billets et conditions contractuelles non discriminatoires</p> <p><b>Article 9 :</b> droit au transport des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 11, paragraphe 1 :</b> conditions d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et personnes à mobilité réduite</p>		
§ VIII	<p>Manquements aux articles 4 paragraphe 1, 8 paragraphes 2 à 5, 9 à 14, 15 paragraphes 2 et 4, 16 à 19, et 22 à 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure</p> <p><b>Article 4, paragraphe 1 :</b> émission de billets</p> <p><b>Article 8, paragraphe 2 à 5 :</b> personnes handicapées et personnes à mobilité réduite : exceptions et conditions particulières</p> <p><b>Article 9 :</b> accessibilité et information des personnes à mobilités réduites</p> <p><b>Article 10 :</b> droit à une assistance des personnes handicapées et personnes à mobilité réduite dans les ports et à bord des navires</p> <p><b>Article 11 :</b> conditions selon lesquelles est fournie l'assistance des personnes handicapées et personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 12 :</b> réception de notifications et indication des points de rendez-vous pour les personnes handicapées et personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 13 :</b> normes de qualité applicables à l'assistance des personnes handicapées et personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 14 :</b> formation et consignes pour l'assistance des personnes handicapées et personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 15 paragraphe 2 et 4 :</b> indemnisation pour l'équipement de mobilité ou tout autre équipement spécifique</p> <p><b>Article 16 :</b> information en cas de départs annulés ou retardés</p>	<p>Amende administrative de 3 000 € maximum pour une personne physique et de 15 000 € maximum pour une personne morale</p>	<p>Article L. 4271-2, I du code des transports</p>

	<p><b>Article 17</b> : assistance en cas de départs annulés ou retardés</p> <p><b>Article 18</b> : réacheminement et remboursement en cas de départs annulés ou retardés</p> <p><b>Article 19</b> : indemnisation relative au prix du billet en cas de retard à l'arrivée</p> <p><b>Article 22</b> : droit à l'information sur les voyages</p> <p><b>Article 23</b> : informations relatives aux droits des passagers</p> <p><b>Article 24</b> : plaintes</p>		
§ VIII	<p>Manquements aux articles 4 paragraphe 2, et 7 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure</p> <p><b>Article 4, paragraphe 2</b> : contractuelles non discriminatoires</p> <p><b>Article 7</b> : droit au transport des personnes handicapées et personnes à mobilité réduite</p>	<p>Amende administrative de 9 000 € maximum pour une personne physique et de 45 000 € maximum pour une personne morale</p>	<p>Article L. 4271-2, II du code des transports</p>
§ XII	<p>Manquements aux articles 4 paragraphe 1, 8 paragraphes 2 à 5, 9 à 14, 15 paragraphes 2 et 4, 16 à 19, et 22 à 24 n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure</p> <p><b>Article 4, paragraphe 1</b> : émission de billets</p> <p><b>Article 8, paragraphe 2 à 5</b> : refus de réservation à des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite.</p> <p><b>Article 9</b> : accessibilité et information des personnes handicapées ou des personnes à mobilités réduites</p> <p><b>Article 10</b> : droit à une assistance dans les ports et à bord des navires pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 11</b> : conditions selon lesquelles est fournie l'assistance aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 12</b> : réception de notifications et indication des points de rendez-vous pour les personnes handicapées et les personnes</p>	<p>Amende administrative de 3 000 € maximum pour une personne physique et de 15 000 € maximum pour une personne morale</p>	<p>Article L. 5421-13, I du code des transports</p>

	<p>à mobilité réduite</p> <p><b>Article 13</b> : normes de qualité applicables à l'assistance des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 14</b> : formation et consignes pour l'assistance des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite</p> <p><b>Article 15 paragraphe 2 et 4</b> : indemnisation pour l'équipement de mobilité ou tout autre équipement spécifique</p> <p><b>Article 16</b> : information en cas de départs annulés ou retardés</p> <p><b>Article 17</b> : assistance en cas de départs annulés ou retardés</p> <p><b>Article 18</b> : réacheminement et remboursement en cas de départs annulés ou retardés</p> <p><b>Article 19</b> : indemnisation relative au prix du billet en cas de retard à l'arrivée</p> <p><b>Article 22</b> : droit à l'information sur les voyages</p> <p><b>Article 23</b> : informations relatives aux droits des passagers</p> <p><b>Article 24</b> : plaintes</p>		
§ XII	<p>Manquements aux articles 4 paragraphe 2, et 7 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure</p> <p><b>Article 4, paragraphe 2</b> : conditions contractuelles non discriminatoires</p> <p><b>Article 7</b> : droit au transport des personnes handicapées et personnes à mobilité réduite</p>	<p>Amende administrative de 9 000 € maximum pour une personne physique et de 45 000 € maximum pour une personne morale</p>	<p>Article L. 5421-13, II du code des transports</p>
§ XIX	<p>Manquements à l'article 23 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté</p> <p><b>Article 23</b> : informations relatives aux droits des passagers</p>	<p>Amende administrative de 3 000 € maximum pour une personne physique et de 15 000 € maximum pour une personne morale</p>	<p>Article L. 6432-3, I du code des transports</p>

Les avantages de la procédure de sanction administrative par rapport à la procédure pénale résident dans la rapidité de la procédure. Le montant des indemnisations est en revanche inférieur. La lecture du tableau *supra* montre que les amendes prévues sont fixées à un niveau qui réparera largement le préjudice matériel subi, compte tenu des prix des billets dans les différents modes de transports. Dans la mesure où les manquements visés ne portent pas atteinte à l'ordre public et peuvent être facilement compensés, il est intéressant de disposer d'une alternative aux sanctions pénales.

## **2. Le transport de passager en moto**

Tout passager qui sort d'une gare ou d'un aéroport se voit souvent proposer d'être conduit à son point d'arrivée par un pilote de moto. Cette activité, surnommée « moto taxi » a connu un essor notable car elle évite aux personnes pressées de subir les embouteillages en milieu urbain. C'est au début des années 2000 qu'elle s'est développée. À l'origine, il s'agissait d'assurer une liaison rapide avec les aéroports d'Ile-de-France, mais les conducteurs ont rapidement élargi leurs prestations à d'autres destinations.

Cette nouvelle profession a été accueillie avec ambivalence par les pouvoirs publics : d'un côté, elle constitue la promesse de nouveaux emplois ; de l'autre, l'État a voulu éviter que cette activité concurrence trop celle des chauffeurs de taxi, sans vraiment réaliser qu'il s'agit d'un métier différent.

La lecture des dispositions législatives et réglementaires qui s'appliquent à cette profession est éminemment éclairante : à l'exception de l'article L. 3123-1 du code des transports et de l'article 4 du décret 2010-1223 du 11 octobre 2010, qui portent sur la qualification des conducteurs et le bon état de leur motocyclette, les autres articles concernent le contrôle administratif des personnes exerçant ce métier. De la présentation d'un casier judiciaire au régime de sanction, l'on retrouve toute la palette d'une administration traditionnelle. En revanche, aucune disposition ne crée le cadre d'une relation de confiance entre les conducteurs et leur clientèle, qui pourrait être le gage d'un développement d'un secteur.

Les « motos taxi » répondent pourtant à un besoin : face à l'engorgement des voies dans les agglomérations, il existe une clientèle prête à se déplacer en motocyclette. Cette activité doit être en conséquence organisée autour de trois volets : la capacité professionnelle des conducteurs, la fiabilité de leur machine et la protection de leur passager par un système d'assurance, dans la mesure où le transport sur deux ou trois roues comporte un risque de dommages corporels.

En l'absence de recensement précis, il semble que ce type de transport concerne 600 personnes dont 500 en Ile-de-France, le plus souvent sous le statut d'auto-entrepreneur, à l'exception de quatre opérateurs qui gèreraient des appels pour une flotte de 30 à 50 motos. La clientèle est composée à 90 % de personnes du monde des affaires, soucieuses de gagner du temps. Certaines sociétés se sont également spécialisées dans le transport des enfants et adolescents, pour les

conduire vers les lieux de leurs activités périscolaires ou à des rendez-vous familiaux (grands-parents, etc.). Les tarifs s'établissent au niveau des véhicules de grande remise, ce qui assimile les motos taxi à un service de haut de gamme.

Le chiffre d'affaires mensuel d'un conducteur exerçant à titre individuel s'élève à environ 5 000 euros, ce qui lui laisse, après paiement des charges d'exploitation, un revenu mensuel autour de 1 500 euros.

Cette activité s'exerce sur le principe de la libre installation, conformément à la directive n° 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, mais les professionnels aspiraient à un minimum de réglementation, afin qu'elle soit reconnue à part entière comme un mode de transport de personnes avec des exigences minimales de sécurité. L'article 5 de la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009, issu d'un amendement de M. Didier Gonzales, député, a établi les premières bases juridiques de cette profession dont les modalités d'exercice relèvent du pouvoir réglementaire.

Les dispositions législatives sont inscrites aux articles L. 3123-1 à L. 3123-3 du code des transports. Ils prévoient principalement que les entreprises disposent de chauffeurs qualifiés et de véhicules adaptés (motocyclettes, tricycles à moteur). À la différence des chauffeurs de taxi, les conducteurs de moto ne peuvent circuler ou stationner sur la voie publique en quête de clients (le transport s'effectuant sur réservation préalable), à l'exception des gares et des aéroports s'ils justifient d'une autorisation préalable. Les dispositions réglementaires sont prévues par les articles 1 à 7 du décret n° 2010-1223 du 11 octobre 2010, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2011. Outre les normes techniques applicables aux motocyclettes et tricycles, les conducteurs doivent satisfaire à plusieurs exigences (absence de condamnation liée au non-respect du code de la route, ou pour vol, escroquerie, abus de confiance, usage de stupéfiant, agression...).

La législation comme la réglementation concernent principalement la capacité des conducteurs à piloter leur motocyclette ainsi que quelques normes techniques, mais elle n'organise pas la protection des professionnels ainsi que l'information du consommateur. Or ce métier est victime de fraude avec l'existence de conducteurs non déclarés, agissant en toute illégalité. En cas d'accident, le risque pour le consommateur est d'être privé d'une couverture d'assurance pour dommages corporels.

Il convient par ailleurs de distinguer la capacité de piloter de celle de transporter un client. L'article 1<sup>er</sup> du décret du 11 octobre 2010 précité prévoit qu'un conducteur de moto taxi doit être titulaire du permis de catégorie A pour exercer son métier. Pour votre Rapporteur pour avis, il s'agit d'une condition nécessaire, mais pas suffisante si les pouvoirs publics veulent structurer cette profession. Il serait utile d'assortir ce permis d'une formation complémentaire sur le transport de passager, pour l'ensemble des aspects techniques (pilotage d'une motocyclette souvent lourde) et juridiques de ce métier.

Par ailleurs, aucune disposition n'organise les rapports entre le conducteur et son client, ce qui les fragilise face aux fraudes. Afin de garantir au consommateur une prestation de qualité, votre Rapporteur pour avis propose que les conducteurs aient une obligation d'assurance couvrant d'éventuels dommages corporels pour leur clientèle et qu'avant l'exécution de leur prestation, ils présentent à leur passager leur carte professionnelle. Ces deux mesures assureraient une bonne information du passager, conformément à l'objectif du présent projet de loi, centré sur la défense du consommateur.

## TRAVAUX EN COMMISSION

### I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné pour avis, **sur le rapport de M. Jean-Louis Bricout, le projet de loi relatif à la consommation (n° 1015).**

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** La commission du développement durable s'est saisie pour avis de certains articles du projet de loi relatif à la consommation : les articles 1<sup>er</sup> et 2 portent sur l'action de groupe, les articles 3, 4, 6 et 7 sont relatifs aux garanties apportées au consommateur, les articles 23 et 24 concernent les indications géographiques, et les articles 56 et 69 modifient le code des transports.

Ce projet de loi sera discuté dans l'hémicycle durant la dernière semaine de juin, à partir du mardi 25 juin après-midi. La Commission a nommé M. Jean-Louis Bricout rapporteur pour avis. Cinquante amendements ont été déposés. Quinze d'entre eux portant sur des articles sur lesquels la commission n'est pas saisie pour avis, M. Bricout a demandé à leurs auteurs de les déposer auprès de la commission des affaires économiques saisie au fond. Certains amendements ayant été retirés, il nous revient d'examiner trente-quatre. Aucun n'a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40.

**M. Jean-Louis Bricout, rapporteur pour avis.** Le projet de loi relatif à la consommation est l'un des plus denses de la législature. Il comporte soixante-treize articles modifiant plus d'une centaine d'articles codifiés, principalement dans le code de la consommation. En tant que rapporteur pour avis, je suis heureux que le président Chanteguet n'ait demandé la saisine de notre commission que sur dix articles ! Ils entrent dans le champ de compétence de la Commission au titre de l'environnement, de l'aménagement du territoire ou des transports.

Les articles 1<sup>er</sup> et 2 introduisent l'action de groupe en droit français en la limitant à deux cas : celui des conflits entre producteurs ou distributeurs, d'un côté, et les consommateurs de l'autre ; et celui du non-respect du droit de la concurrence. Notre commission doit déterminer si cette action concernera les seuls préjudices matériels subis par les consommateurs dans le cadre d'une transaction commerciale ou si elle peut être étendue à d'autres cas, comme les atteintes à l'environnement ou à la santé publique, dues à des processus de production ou des produits se révélant nocifs.

Les articles 3 et 4, qui concernent l'information et les droits contractuels des consommateurs, posent d'autres questions, déjà évoquées au Sénat en avril 2013 sur la durée de vie des produits, l'éventuelle programmation de leur obsolescence et la mise à la disposition des consommateurs des pièces détachées

pour leur réparation. Toute une conception de nos modes de production et de consommation est en jeu, avec de nombreuses répercussions dans d'autres domaines, comme la gestion des déchets ou la mise en place d'une économie circulaire.

Les articles 6 et 7, relatifs à l'information des consommateurs sur les garanties légales dont ils disposent, participent de la même logique, car ils renforcent le choix que ces derniers doivent parfois opérer entre la réparation ou le remplacement d'un produit.

Les articles 23 et 24 répondent à une demande ancienne de la part de nombreuses entreprises et collectivités locales concernant la protection des noms des collectivités territoriales, et les indications géographiques, domaine dans lequel la France a été précurseur, principalement en matière d'agriculture, d'ostréiculture et de viticulture. Plusieurs territoires doivent leur dynamisme économique à la réputation de produits artisanaux ou industriels qui y sont fabriqués de longue date. La fidélité des consommateurs français et étrangers à de tels produits est un gage de maintien de l'activité des entreprises et permet de développer des emplois. L'extension des indications géographiques à ces produits améliorera en outre l'information des consommateurs.

Le projet de loi cherche à concilier la protection des noms des collectivités territoriales et la protection des marques derrière lesquelles existe un enjeu en termes d'emplois. Les noms relèvent aujourd'hui du champ de la propriété intellectuelle dont le droit dépend autant d'accords internationaux que d'accords de parties à parties – comme on l'a vu récemment entre la France et le Mexique sur l'usage du mot « Cognac » –, ou encore de la jurisprudence. Le volet international tient une place considérable dans ce dossier : si une entreprise française ne peut pas inconsidérément utiliser le mot « Paris » dans une marque, ce n'est pas le cas pour les entreprises américaines, une localité texane portant ce nom.

Le travail de l'Institut national de la propriété intellectuelle (INPI) ne concerne pas seulement les 36 000 communes françaises, mais des millions de localités à travers le monde. C'est pour cette raison, liée à la spécificité du droit de la propriété intellectuelle, que le projet de loi a confié à l'INPI, et non à l'Institut national des appellations d'origine (INAO), le soin de gérer les dossiers d'indications géographiques et de protection des noms des collectivités territoriales. Ce choix répond à une logique technique ; il ne constitue en aucun cas un désaveu de l'INAO. Devant l'ampleur du champ à traiter, il est logique que le Gouvernement ait fait le choix d'un mécanisme d'alerte sur demande des collectivités, plutôt que d'un mécanisme automatique que, malgré ses moyens, l'INPI aurait du mal à gérer.

Le système de l'indication géographique que le projet de loi met en place pour l'artisanat et l'industrie ne peut être assimilé à celui des appellations d'origine que l'on connaît en agriculture. J'aurai l'occasion d'y revenir lors de

l'examen de l'amendement CD 46 de Mme Brigitte Allain et des membres du groupe écologiste quand nous en viendrons à l'article 23. Dans la mesure où il est quasi impossible de localiser la totalité d'un processus de fabrication sur un seul territoire ou terroir, le projet de loi pose un double principe : il revient à un groupement de producteurs d'établir un cahier des charges et à l'INPI d'établir qu'il y a bien une spécificité locale justifiant l'octroi d'une indication géographique.

Les articles 56 et 59 présentent un aspect plus technique que politique. Ils mettent en place un régime de sanctions administratives, le premier en cas de non-respect du droit de la consommation dans le secteur des transports, le second à l'encontre des conducteurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues, qu'on appelle plus communément « moto-taxi ». Je proposerai toutefois des amendements sécurisant la profession de moto-taxi grâce à une formation complémentaire pour les conducteurs, à une obligation d'assurance, et à une meilleure information du passager.

Au-delà de cette brève description du dispositif qu'examinera notre commission, se pose une question plus fondamentale : notre pays est-il capable d'infléchir son modèle économique ? Nous avons tous conscience que le modèle de production et de consommation à grande échelle, fondée sur une exploitation de ressources supposées infinies ne fonctionne plus, et qu'il a enclenché une crise économique, environnementale et sociale. Pourtant, nous continuons à sacraliser un certain type de croissance économique dont l'objectif est l'accumulation des biens. Même si le Gouvernement souhaite strictement limiter le champ de ce projet de loi à la seule protection du consommateur, ce texte doit permettre, en défendant une consommation intelligente, de commencer modestement à mettre en place des mécanismes qui permettront, grâce au partage et à la sobriété, de satisfaire les besoins économiques et sociaux sans porter atteinte à l'environnement. Il s'agit que s'opère une prise de conscience, tant chez les citoyens que chez les producteurs et les distributeurs, afin qu'émerge une économie de la fonctionnalité plutôt qu'une économie de la possession. Ce serait le gage d'une société plus humaine, car envisager ce projet de loi sous le seul angle de la consommation reviendrait à considérer que nos concitoyens, qu'ils soient producteurs ou consommateurs, ne sont que des unités économiques et n'ont aucune conscience.

**M. Jean-Jacques Cottel.** Pour le moment, le groupe SRC n'a pas déposé d'amendements sur l'action de groupe. Nous estimons toutefois qu'il faudra consacrer un travail sérieux à ce dispositif et que son champ d'application devra être étendu à l'environnement.

« Notre pays est-il capable de changer son modèle économique ? » La question posée par notre rapporteur pour avis est pertinente. Au-delà de la protection du consommateur, un nouveau mode de consommation doit faire toute sa place à l'économie circulaire et à l'économie sociale et solidaire. C'est dans cette perspective que nous proposerons des amendements sur l'affichage, et sur le

réemploi et la collecte des produits. Des informations doivent aussi être données aux consommateurs dans les contrats en matière d'économies d'énergie. Les délais de conformité et de garantie devront être allongés, et il faudra renforcer les obligations relatives à la fourniture dans la durée des pièces détachées, tout en assurant l'accès facile à la réparation qui doit être encouragée. Par ailleurs, il nous appartiendra de définir l'obsolescence programmée.

Nous entrons dans une nouvelle ère de la consommation : nous ne pouvons plus tout jeter ; les produits doivent valoir pour leur fonctionnalité et il doit être possible de les réparer.

**M. Martial Saddier.** Les députés du groupe UMP n'ont aucun *a priori* négatif concernant le projet de loi. Pour nous, tout ce qui peut améliorer l'information et la défense du consommateur va dans le bon sens. Notre vote final dépendra des positions que prendra notre rapporteur pour avis sur certains amendements, et du sort qui leur sera réservé.

En séance publique, nous interrogerons le ministre sur les moyens qui seront mis à la disposition de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) pour assurer la mise en œuvre et le suivi de la future loi.

**M. François-Michel Lambert.** Ce projet de loi constitue l'un des fondements du changement de paradigme que les écologistes appellent depuis longtemps de leurs vœux. Nous remercions le rapporteur pour avis qui a bien compris qu'il fallait agir sur la consommation pour changer le modèle devenu insoutenable de notre économie linéaire fondée sur le triptyque : prélever, consommer, jeter.

L'approche collective étant un préalable à cette évolution, nous saluons l'introduction de l'action de groupe qui permet de penser collectivement et d'évoluer vers une société qui ne serait plus individualiste, mais communautaire. Toutefois, parce qu'il lui semble indispensable d'aller plus loin, le groupe écologiste a déposé des amendements afin d'étendre le champ de ce dispositif à la santé et à l'environnement.

Ce projet de loi prend aussi en compte la diversité de la France et des savoir-faire de ses pays. La nouvelle protection accordée aux productions industrielles et artisanales locales nous satisfait même si elle ne doit pas être qu'un affichage : il faut s'assurer de sa traduction concrète pour les territoires, qu'il s'agit bien de faire revivre.

La consommation, aujourd'hui adossée à la possession de biens, doit évoluer vers un nouveau modèle circulaire fondé sur une économie de la fonctionnalité et de l'usage qui liera tous les acteurs de la chaîne. La prise en compte de l'usage du produit bouleversera la façon de produire : de plus grandes précautions seront prises quant aux matières consommées, les produits dureront plus longtemps et seront réparables, et l'obsolescence programmée sera bannie.

Chacun sera responsabilisé, car, collectivement, sur toute la chaîne de la valeur, tous les coûts directs et indirects devront être pris en compte.

L'économie de la fonctionnalité permettra à la France d'entrer dans une nouvelle ère qui profitera à tous, qui la rendra bien plus forte pour affronter les pénuries de matière première et d'énergie, et qui permettra de limiter au maximum les impacts environnementaux.

**M. Gabriel Serville.** N'ayant pas reçu mandat du groupe GDR, je m'exprime à titre personnel pour dire ma satisfaction à la lecture de ce projet de loi. S'il défend globalement les consommateurs, il ne peut pas être mauvais pour ceux de Guyane où se répandent les contrats contenant des clauses abusives.

J'ai cependant deux inquiétudes. L'une concerne l'exclusion du champ du texte de la santé – même si le Gouvernement a fait comprendre que le sujet serait traité dans un prochain texte – et de l'environnement – surtout quand on connaît les risques encourus en Guyane avec la future exploitation du pétrole au large de nos côtes. L'autre est relative aux associations agréées. On connaît l'éloignement de la Guyane et la spécificité de ses problèmes. Je doute fort que les associations agréées au niveau national soient en mesure de prêter une oreille attentive aux revendications ultramarines. J'estime en conséquence que des modalités devraient permettre l'intervention d'associations *ad hoc* pour les territoires d'outre-mer.

Je m'interroge par ailleurs sur l'existence d'éventuelles incompatibilités entre les dispositions de ce projet de loi et l'accord de libre-échange qui doit être négocié entre l'Union européenne et les États-Unis. Malgré les dénégations de certains, il est possible que nous rencontrions certains obstacles imprévus.

Des amendements sont en cours de rédaction, mais nous considérons que ce projet de loi est un bon texte. Une fois voté, il viendra compléter la loi Lurel relative à la régulation économique en outre-mer qui commence à faire les preuves de son efficacité. Contrairement aux pratiques habituelles, nous espérons qu'il pourra s'appliquer rapidement à la Guyane après sa promulgation.



## II.— EXAMEN DES ARTICLES

### CHAPITRE I<sup>ER</sup>

#### ACTION DE GROUPE

##### *Article 1<sup>er</sup>*

(articles L. 423-1 à L. 423-17 [nouveaux] du code de la consommation)

#### **Introduction de l'action de groupe dans le code de la consommation**

*La Commission est saisie d'un amendement CD 19 de M. Jean-Louis Roume gas.*

**M. François-Michel Lambert.** La perspective de l'action de groupe en droit français constitue une avancée attendue depuis longtemps. Cependant, circonscrite à un seul type de préjudice, elle crée une rupture d'égalité des citoyens devant la loi. Confiner cet outil démocratique novateur aux seuls consommateurs, c'est écarter de fait les citoyens victimes des trop nombreux scandales sanitaires et environnementaux, tels ceux de l'amiante, du Mediator, du diméthylfumarate, des prothèses PIP... Toutes ces affaires auraient pu donner lieu à des actions de groupe, ce qui aurait facilité les démarches des nombreuses victimes pour établir les responsabilités, obtenir la reconnaissance du préjudice subi et des réparations. Dans les Bouches-du-Rhône, dont je suis l'élu, la justice est débordée par le nombre de plaignantes qui ne peuvent pas accéder à une action de groupe dans le cadre du scandale des prothèses PIP. Nous devrions tirer les leçons de cette expérience et élargir le champ du dispositif pour qu'il s'applique à la santé et à l'environnement, car il n'existe à ce jour aucune réponse claire et adaptée à ces situations de préjudice de masse.

**M. le rapporteur pour avis.** En matière d'action de groupe, le Gouvernement ne considère dans ce projet de loi que les préjudices subis par les consommateurs en cas d'entorse au droit de la consommation ou au droit de la concurrence, et je ne suis pas certain qu'il soit prêt à beaucoup évoluer sur le sujet.

Toutefois, parce que je partage les préoccupations exprimées par M. François-Michel Lambert, j'ai déposé après l'article 1<sup>er</sup> un amendement CD 97 qui vise à ce que le Gouvernement remette un rapport au Parlement sur les possibilités d'extension de l'action de groupe aux préjudices de santé et aux préjudices environnementaux.

**M. le président Jean-Paul Chanteguët.** Je vous propose en effet de présenter dès à présent votre amendement CD 97.

**M. le rapporteur pour avis.** La saisine collective des tribunaux devrait être possible quand la santé, le cadre de vie ou, plus généralement, l'environnement sont en danger. Une collectivité doit savoir poser des limites au tout économique. À défaut, nous connaissons à nouveau des tragédies telles que celles qui ont frappé Minamata au Japon, avec des intoxications au mercure, ou Bhopal, en Inde, avec l'explosion d'une usine de pesticides. Et je n'évoque même pas l'importation de meubles ou jouets chinois comportant des substances toxiques, puisque M. Lambert a parlé du diméthylfumarate.

Le débat devra avoir lieu devant la commission des affaires économiques comme en séance publique. Si le Gouvernement peut strictement centrer son projet de loi sur le droit à la consommation et raisonner code par code, il nous appartient de rappeler que l'économie et l'écologie sont liées et qu'il doit être possible d'étendre le champ de l'action de groupe. Je vous propose de le faire en adoptant l'amendement CD 97 plutôt que celui de M. François-Michel Lambert, que ce dernier pourrait accepter de retirer.

**M. François-Michel Lambert.** Je le maintiens.

**M. Martial Saddier.** Monsieur le rapporteur pour avis, dans l'exposé sommaire de votre amendement CD 97, vous écrivez : « *Le Gouvernement envisage que cette action soit élargie à la santé. Il n'a en revanche pris aucun engagement sur l'environnement.* » Vous connaissez sans doute les intentions du Gouvernement : cette rédaction signifie-t-elle que le champ de l'action de groupe sera élargi à la santé lors de l'examen en séance du projet de loi ? Si tel est le cas, pourquoi ne pas également inclure l'environnement ?

**M. le rapporteur pour avis.** À ma connaissance, le Gouvernement n'a pas prévu d'étendre dans l'immédiat le champ de l'action de groupe à la santé ou à l'environnement. Cependant, alors que l'élargissement à la santé pourrait faire l'objet d'un fléchage dans un prochain texte relatif à la santé, ce n'est pas le cas pour l'environnement. L'amendement CD 97 a précisément pour objectif de mettre cette dernière question à l'ordre du jour.

**M. Arnaud Leroy.** Les associations représentatives dans le domaine de l'environnement joueront nécessairement un rôle dans les actions de groupe menées dans ce domaine. La question de la représentativité et des critères de reconnaissance de ces associations devrait à mon sens être résolue préalablement à l'élargissement du dispositif. J'imagine que le rapport prévu par l'amendement CD 97 traitera de ce problème.

**M. le rapporteur pour avis.** Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, étudie la question.

*La Commission rejette l'amendement CD 13.*

*Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 1<sup>er</sup> sans modification.*

*Article additionnel après l'article 1<sup>er</sup>*

*La Commission **adopte** alors l'amendement CD 97 du rapporteur pour avis, portant article additionnel après l'article 1<sup>er</sup>.*

*Article 2*

**Désignation des juridictions compétentes à l'égard de l'action de groupe**

*La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 2 **sans modification**.*

CHAPITRE II

**AMÉLIORER L'INFORMATION ET RENFORCER LES DROITS CONTRACTUELS DES CONSOMMATEURS**

*Avant l'article 3*

*La Commission examine l'amendement CD 20 de M. François-Michel Lambert.*

**M. François-Michel Lambert.** Nous proposons d'intituler le chapitre II du projet de loi : « Améliorer l'information, renforcer les droits contractuels des consommateurs, allonger la durée de vie des produits et lutter contre l'obsolescence programmée. »

En l'état actuel de la rédaction du projet de loi, ce chapitre vise à introduire diverses dispositions destinées à « améliorer l'information et renforcer les droits contractuels des consommateurs ». Cet intitulé et les mesures proposées vont dans le bon sens, mais elles sont incomplètes, car elles ne permettent pas de garantir au consommateur une meilleure information et une base juridique pour assurer la « réparabilité » des biens acquis, ni de le prémunir contre les pratiques d'obsolescence programmée par certains fabricants et distributeurs peu scrupuleux.

L'objectif est pourtant bien d'assurer une meilleure information du consommateur, de lui laisser la possibilité de choisir entre renouvellement et réparation, et de le protéger de la pratique de l'obsolescence programmée. Il s'agit également de soutenir le secteur de la réparation des biens, créateur d'emplois locaux non délocalisables, et de répondre aux enjeux écologiques en favorisant l'allongement de la durée de vie des produits.

**M. le rapporteur pour avis.** Avis défavorable. Il n'est pas prouvé que l'obsolescence programmée est pratiquée à grande échelle. Le Centre européen de

la consommation et le CNRS ont recensé quelques cas, mais elle ne semble pas être diffusée à l'ensemble de l'économie.

**M. Martial Saddier.** Monsieur Lambert, vous soulevez une question légitime qui mériterait d'être approfondie. Une étude d'impact serait nécessaire pour analyser les conséquences de votre amendement sur les entreprises, sur les consommateurs, sur les prix de vente, et, plus globalement, sur la filière du réemploi qui représente environ 10 000 emplois dans notre pays, avec des acteurs reconnus comme Emmaüs.

**M. le rapporteur pour avis.** Les contours du problème sont mal connus et il conviendrait de les définir au préalable.

**M. Martial Saddier.** Il faut nommer M. Lambert parlementaire en mission !

**M. François-Michel Lambert.** Notre amendement n'a tout de même rien d'extraordinaire ! Il s'agit seulement d'affirmer la volonté du législateur. Les citoyens attendent de nous un tel engagement même si, à ce stade, il ne produit que des effets juridiques et concrets limités.

**M. Jacques Kossowski.** Je m'interroge sur la façon dont les dispositions que nous souhaitons mettre en place peuvent s'imposer quand les consommateurs utilisent internet et qu'ils achètent des produits étrangers.

**M. le rapporteur pour avis.** Monsieur Lambert, votre amendement n'est pas anodin puisqu'il introduit dans la loi la notion d'obsolescence programmée. Cela ne serait pas sans conséquence et permettrait la création d'un délit, comme le prévoient certains des amendements dont nous sommes saisis. Avant d'en arriver à ce stade, l'étude d'impact réclamée par M. Saddier me semble un préalable indispensable.

*La Commission rejette l'amendement.*

### *Article 3*

(article préliminaire [nouveau] dans le code de la consommation)

#### **Définition du consommateur**

*La Commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 3 sans modification.*

*Après l'article 3*

*La Commission examine l'amendement CD 23 de Mme Brigitte Allain, portant article additionnel après l'article 3.*

**M. François-Michel Lambert.** L'affichage environnemental doit être généralisé pour les produits de consommation courante. Sans les noyer sous un flot de signaux, il faut mieux informer les consommateurs et s'assurer de leur confiance. Selon le ministère de l'écologie, 85 % d'entre eux souhaitent que les étiquettes les informent de l'impact environnemental des produits. L'affichage environnemental semble donc être un début de réponse pertinente à la demande de produits plus durables.

La loi dite « Grenelle 2 » a permis de mener une expérimentation dont les résultats sont positifs dans de nombreux secteurs. Le Gouvernement remettra cet été au Parlement un rapport qui permettra de mieux définir les modalités de généralisation du dispositif, notamment dans le secteur agroalimentaire pour lequel la méthodologie de l'analyse de cycle de vie devrait être revue, voire transformée en indicateur plus pertinent.

Toutefois, cette disposition se doit d'être présente dans cette loi d'envergure sur la consommation. Il convient donc d'ores et déjà d'acter le principe de la généralisation de l'affichage environnemental pour mieux informer le consommateur des conséquences de ses choix, et réorienter la consommation et la production vers des produits ayant un impact plus limité sur l'environnement.

**M. le rapporteur pour avis.** Je suis défavorable à cet amendement.

Techniquement, il serait très difficile à mettre en œuvre. En effet un produit contient plusieurs composants dont les bilans carbone peuvent être différents, certains avec des énergies fossiles, d'autres avec de l'électricité nucléaire. Par ailleurs, des composants sont importés alors que d'autres sont produits sur place. Si l'on oblige les entreprises à faire tel bilan, ce sera sans doute un casse-tête pour celles qui fabriquent des produits complexes.

Mme Sophie Errante a déjà constaté, en travaillant sur les expérimentations permises par la loi dite « Grenelle 2 », que, dans certains secteurs, des entreprises avaient la « maturité » pour une telle évolution, mais que le cas n'est pas général – M. Lambert vient de citer les industries agroalimentaires et le problème de l'analyse du cycle de vie.

Par ailleurs, on ne sait pas comment établir le bilan des produits importés. Aucun organisme français n'aura d'habilitation pour effectuer des contrôles à l'étranger.

**Mme Sophie Errante.** Nous sommes évidemment partisans de l'affichage environnemental, mais il me semble prématuré de vouloir généraliser, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2015, l'expérimentation menée en application de la loi de 2010 portant

engagement national pour l'environnement. La Commission vient de créer une mission d'information qui doit précisément permettre de faire le point sur cette question.

**M. Martial Saddier.** Le principe de l'affichage environnemental a été inscrit dans la loi « Grenelle 2 » qui prévoyait une expérimentation. M. le président Chanteguet a accepté la création d'une mission d'information de notre commission sur ce sujet dont les co-rapporteurs sont issus des groupes UMP et SRC. Compte tenu de la complexité du sujet, la sagesse voudrait que nous attendions pour légiférer de disposer du bilan de l'expérimentation, et des travaux de la mission d'information.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Je ne peux que souscrire à ces propos.

**M. Jean-Yves Caultet.** Nous avons un objectif commun, mais il ne faut pas négliger les problèmes techniques d'évaluation des bilans carbone. Des études ont par exemple mis en évidence des bilans favorables à l'élevage intensif en batterie par rapport à l'élevage extensif avant que l'analyse des méthodes employées ne montre que des aspects majeurs, comme le cycle de production agricole, avaient été négligés. Il faut être très attentifs aux méthodes utilisées, sachant que les entreprises cherchent à afficher un bilan positif. Cela dit, si nous voulons avancer, nous devons nous y mettre dès maintenant, faute de quoi, dans dix ans, nous en serons toujours au même point !

**M. le rapporteur pour avis.** Le problème de méthode se pose par exemple aussi pour les éleveurs. Quant aux outils d'évaluation, ils ne sont pas vraiment disponibles – seul Casino semble au point en la matière. Attendons le bilan de l'expérimentation et le rapport d'information de la Commission !

**M. François-Michel Lambert.** Manifestement, si nous sommes unanimes quant à l'objectif, des questions se posent, et des travaux sont en cours dont il semble utile d'attendre les résultats. En conséquence, à ce stade, nous retirons notre amendement.

*L'amendement CD 23 est alors retiré.*

*La Commission examine, en discussion commune, les amendements CD 24 de M. François-Michel Lambert et CD 9 de M. Jean-Jacques Cottel.*

**M. François-Michel Lambert.** Par cet amendement, nous proposons la création d'un délit d'obsolescence programmée : la plupart des entreprises cherchent, nul n'en doute, à fournir des produits fiables, mais il n'en demeure pas moins que certaines ont fondé leur modèle économique sur le fait que le produit casse peu après la fin de la garantie. Cela lèse le consommateur, et au-delà toute la société : l'enjeu écologique est considérable, car il faut renouveler de façon prématurée des produits qui, souvent, ne sont même pas réparables. Il nous paraît

donc primordial d'inscrire ce délit dans le code de la consommation, et de prévoir des peines d'amende et d'emprisonnement.

**M. Jean-Jacques Cottel.** Notre amendement a le même objet : il s'agit de définir l'obsolescence programmée et de l'inscrire dans le code de la consommation comme pratique commerciale trompeuse.

**M. le rapporteur pour avis.** Avis défavorable. Nous connaissons d'ailleurs la position du Gouvernement sur ce point puisqu'un débat a eu lieu au Sénat en avril dernier, à l'occasion d'une question orale posée par M. Jean-Vincent Placé.

L'existence de quelques cas d'obsolescence programmée a été démontrée, mais nous ne disposons ni d'étude d'impact ni de panorama général de la situation. La durée de vie d'un produit ne tient d'ailleurs pas seulement à son bon fonctionnement : un nouveau design, des innovations technologiques – dans le sens d'une meilleure efficacité environnementale par exemple –, un simple effet de mode peuvent pousser le consommateur à remplacer un produit qui fonctionne encore.

De plus, nous achetons beaucoup de produits importés, et notre loi n'aurait malheureusement pas d'effet sur les sociétés étrangères.

Je demande donc aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer.

**M. Jean-Yves Cautlet.** Je m'associe aux arguments de M. le rapporteur pour avis, sauf sur l'importation. Il y a bien quelqu'un, dans notre pays, pour importer ces produits : c'est lui qui est responsable de la mise sur le marché. Il paraît cependant difficile de définir une peine pour un phénomène aussi mal connu, bien que très important.

**M. Martial Saddier.** Afin d'évaluer les conséquences qu'aurait la définition d'un délit d'obsolescence programmée, il faudrait d'abord travailler avec la chancellerie. Sans critiquer aucunement le travail des magistrats, on peut remarquer que, souvent, les sanctions contre les délits environnementaux paraissent trop faibles, ceux-ci étant encore considérés comme mineurs. Il serait dommage que ce soit le cas pour l'obsolescence programmée. J'en appelle donc à plus de concertation et à un travail interministériel plus important en amont.

**M. Jean-Jacques Cottel.** La question de l'obsolescence programmée est majeure : elle doit être posée. Toutefois, il faut manifestement retravailler l'amendement. Je le retire.

*L'amendement CD 9 est retiré.*

**M. François-Michel Lambert.** Nous maintenons le nôtre : certains utilisent l'obsolescence programmée pour faire des profits. Le simple affichage

dans la loi d'un délit suffirait à les faire réfléchir et à les obliger à changer de modèle économique.

*La Commission rejette l'amendement CD 24.*

*Article additionnel après l'article 3*

*La Commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD 98 de M. le rapporteur pour avis et CD 22 de M. François-Michel Lambert.*

**M. le rapporteur pour avis.** Nous avons vu apparaître avec Vélib' et Autolib' un système économique fondé sur l'usage plutôt que sur la propriété. Il s'agit là d'usage collectif, dans le cadre d'une politique de la mobilité, mais rien n'empêche d'étendre l'économie d'usage – également appelée économie de la fonctionnalité – à la sphère privée. Ainsi, on pourrait acheter des cycles de lavage plutôt qu'un lave-linge. Lorsqu'on vend de l'usage, on porte forcément plus d'attention à la qualité et aux possibilités de réutilisation du produit.

Nous souhaitons entrer de plain-pied dans cette économie : si l'on veut vendre de l'usage, il faut vendre de la qualité. Toutefois, nous ne disposons d'aucune étude d'impact. Ce que nous voulons, c'est montrer à tous les concepteurs et entrepreneurs, voire à toute la société, l'intérêt de ces nouveaux modèles économiques.

Je propose donc une phase d'expérimentation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Quand le présent texte sera promulgué, le Gouvernement disposera de plusieurs mois pour déterminer, avec l'aide du Conseil national de la consommation, où sont représentés tous les grands acteurs économiques, sur quels produits faire porter l'expérience. Dans certains domaines, comme celui des véhicules, l'expérience est déjà probante : elle pourrait être par exemple étendue à l'électroménager ou à la bureautique.

Je vous propose donc d'adopter l'amendement CD 98, et je serais heureux que M. Lambert veuille bien retirer l'amendement CD 22.

**M. François-Michel Lambert.** Je suis enthousiaste à l'idée de cette expérimentation : l'économie d'usage bouleverse aujourd'hui la relation au bien des producteurs comme des consommateurs ; on consomme moins de matière, moins d'énergie, on fabrique des produits plus robustes ; cette économie crée aussi des emplois locaux, non délocalisables, accessibles à tous.

Nous aimerions toutefois plus d'ambition : aux Pays-Bas, on vend déjà aujourd'hui de la lumière plutôt que des ampoules ; où en seront-ils en 2018 ? Avec l'amendement de M. le rapporteur pour avis, on adopte un rythme très lent : nous préférierions fixer la date de début de l'expérimentation à 2014, pour pouvoir tirer un bilan dès la fin de l'année 2016.

**M. le rapporteur pour avis.** Il faut un peu de temps pour déterminer quels seront les produits concernés ; les entreprises doivent être volontaires. Notre rôle est de démontrer qu'il existe un marché, mais c'est ensuite à elles d'agir, et les premières expériences montrent qu'elles y trouveront leur intérêt. Les délais que je propose me paraissent donc réalistes. Certaines s'y mettront d'ailleurs bien avant 2018.

**M. Martial Saddier.** Le rôle du Parlement est d'encourager, d'envoyer un signal qui créera une dynamique : l'incitation sera beaucoup plus efficace que l'obligation.

**M. François-Michel Lambert.** Le ministère de l'environnement s'intéresse de près à l'économie circulaire et annonce même une loi-cadre. Un mouvement se met en place. Certaines entreprises sont déjà prêtes, et cette économie de l'usage existe déjà dans plusieurs autres grands marchés européens – l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne... Il faut donc l'aider à se développer dans notre pays : passons au double affichage, à titre expérimental, dès 2014 !

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Je remarque que l'amendement de M. le rapporteur pour avis va plus loin que celui de M. Lambert : l'amendement CD 22 ne mentionne que la possibilité d'un double affichage.

**Mme Laurence Abeille.** Nous touchons ici à un sujet très important : ce qui est en cause, c'est notre modèle actuel de développement, c'est la crise industrielle que nous traversons, c'est aussi la volonté de nous en sortir grâce à un nouveau modèle plus respectueux de l'environnement. Nous défendons tous un développement durable : l'économie de l'usage, plus respectueuse des gens et de la nature, va dans le bon sens.

Vous avez raison sur la formulation de l'amendement, monsieur le président, mais François-Michel Lambert a raison sur les délais : alors qu'une ambition se dessine, il ne faudrait pas que nous soyons à la traîne, quand d'autres pays européens se sont déjà engagés dans la construction de ce modèle économique différent.

**M. le rapporteur pour avis.** Le double affichage permettra une bonne information du consommateur, mais il faut un peu de temps pour trouver des entreprises volontaires. Évidemment, si on peut aller plus vite, tant mieux !

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le débat aura lieu dans l'hémicycle, et M. le ministre pourra décider de réduire les délais. C'est toujours compliqué : un délai trop court ne sera pas respecté, mais un délai serré peut créer une dynamique...

*L'amendement CD 22 est retiré.*

*La Commission adopte l'amendement CD 98.*

*Article 4*

(articles L. 111-1 à L. 111-5, L. 113-3 et L. 113-3-1 [nouveau]  
du code de la consommation)

**Obligation générale d'information du consommateur**

*La Commission examine l'amendement CD 4 de M. Jean-Jacques Cotel.*

**M. Jean-Jacques Cotel.** Cet amendement vise à informer le consommateur des possibilités de recyclage des pièces et de valorisation des matières du produit qu'il achète – je me demande d'ailleurs s'il ne serait pas préférable d'écrire « réemployable » plutôt que « recyclable ».

**M. le rapporteur pour avis.** Avis favorable. La formulation ne me semble pas poser problème.

**M. Martial Saddier.** Aujourd'hui, les achats se font souvent de façon différente : on se jette sur son ordinateur et on fait de bonnes – ou de mauvaises – affaires, en cinq minutes, à sept heures du matin... Ne voyez dans mes propos aucune nostalgie du temps qui passe, mais, dans ces cas-là, comment le mécanisme que vous proposez pourra-t-il fonctionner ?

**M. le rapporteur pour avis.** D'un point de vue informatique, c'est très facile. Le problème de l'excès d'information se pose au contraire lorsqu'il faut écrire des informations très nombreuses sur les étiquettes.

**Mme Laurence Abeille.** Dans les magasins, on a souvent du mal à lire les caractères minuscules sur les étiquettes ; devant un ordinateur, il suffit de cliquer.

**M. Martial Saddier.** Il peut arriver que le législateur vote des mesures contre-productives : ainsi, dans les premières expérimentations d'affichage environnemental, l'agriculture extensive est pénalisée par certains calculs face à l'agriculture intensive, ce qui n'était pas exactement l'intention de la représentation nationale ! Je ne voudrais pas qu'en imposant de fortes contraintes d'affichage à nos produits locaux, on les pénalise par rapport à des produits qui peuvent venir du bout du monde et qu'on achète en cinq minutes sur internet... Tous les produits doivent subir les mêmes contraintes.

**M. le rapporteur pour avis.** L'article 5 du projet de loi porte notamment sur les questions de vente à distance. La prudence est effectivement de mise : c'est pour cela que nous avons mis en place une mission d'information sur l'affichage environnemental. Certaines réflexions portent par exemple sur les *flashcodes*, qui peuvent permettre de résoudre une partie du problème de la place limitée sur l'étiquette. La technique peut donc nous aider.

*La Commission adopte l'amendement.*

*La Commission examine ensuite l'amendement CD 10 de M. Jean-Jacques Cotel.*

**M. Jean-Jacques Cottel.** À la réflexion, cet amendement ne me paraît pas pertinent : ce qui importe, pour le consommateur, c'est plutôt de savoir comment il peut recycler le produit.

*L'amendement CD 10 est retiré.*

*La Commission est ensuite saisie de l'amendement CD 3 de M. Jean-Jacques Cottel.*

**M. Jean-Jacques Cottel.** Cet amendement prévoit que le professionnel est tenu de communiquer aux consommateurs, notamment s'agissant de contrats de fourniture d'eau, de gaz ou d'électricité, des informations portant sur la nécessité d'une consommation sobre de l'énergie et respectueuse de la préservation de l'environnement.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la Commission adopte l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD 5 rectifié de M. le rapporteur pour avis.*

**M. le rapporteur pour avis.** Cet amendement propose une rédaction un peu plus contraignante que celle du Gouvernement : le projet de loi ne fixe pas, en effet, de durée minimale pendant laquelle des pièces détachées sont disponibles sur le marché.

Certes, la diversité des produits est grande. Mais nous voulons que se constitue une véritable filière de la réparation dans notre pays, et nous souhaitons que les produits soient construits pour durer plus longtemps, afin d'éviter d'accumuler des monceaux de déchets. Une durée de cinq ans pendant laquelle les pièces détachées devraient être disponibles à compter de la mise sur le marché apparaît donc raisonnable : cela permet notamment la réparation du petit électroménager et de nombreux appareils liés aux technologies des communications.

Cinq ans est une durée qui convient pour beaucoup de produits : comme la mesure n'entrerait en vigueur qu'en 2016, cela laisse le temps aux industriels et distributeurs de s'organiser.

*La Commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD 25, CD 26 et CD 32 de M. Denis Baupin n'ont plus d'objet.*

*La Commission examine ensuite l'amendement CD 8 de M. Jean-Jacques Cottel.*

**M. Jean-Jacques Cotel.** Cet amendement vise à favoriser la réparation des produits, en obligeant le fabricant ou l'importateur à dispenser des formations aux réparateurs qui en font la demande.

**M. le rapporteur pour avis.** Je suis un peu réservé sur cet amendement. Nous consommons beaucoup de produits importés ; or, imposer une telle contrainte à un importateur n'est pas réaliste : la formation technique n'est pas son métier. Quant aux fabricants, la plupart d'entre eux forment déjà des réparateurs – c'est leur intérêt.

**M. Martial Saddier.** Je reviens en arrière, pardonnez-moi : les amendements CD 3 et CD 5 ne devraient-ils pas, pour plus de précision, renvoyer à un décret ?

*La Commission rejette l'amendement CD 8.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 21 rectifié de M. François-Michel Lambert.*

**M. François-Michel Lambert.** L'économie de la fonctionnalité consiste en la vente d'une fonction d'usage – un service – en lieu et place de celle de la propriété d'un produit. La valeur d'un produit pour le consommateur réside dans les bénéfices qu'il retire de son utilisation, et rarement dans sa possession, même s'il est vrai que certains acheteurs s'intéressent d'abord à la voiture avant de la faire rouler. La rupture consiste pourtant à comprendre que les consommateurs achètent de la mobilité plutôt qu'un véhicule – ce qui explique le succès d'Autolib' –, un confort climatique plutôt que du gaz ou de l'électricité, et un service de nettoyage plutôt qu'un lave-linge.

Plutôt que d'imposer des normes drastiques en termes de recyclage, l'orientation du consommateur vers la consommation d'usage contribuera en douceur à favoriser la production de biens plus durables, plus efficaces sur le plan des ressources naturelles et de l'énergie.

En mission aux Pays-Bas avec MM. Jean-Jacques Cotel et Christophe Bouillon, nous avons constaté que l'économie de la fonctionnalité était d'ores et déjà une réalité dans la société néerlandaise.

**M. le rapporteur pour avis.** Avis favorable.

**M. Jean-Yves Cautlet.** Monsieur Lambert, confirmez-vous que le fichier institué par votre amendement ne crée pas d'obligations, mais qu'il ouvre seulement la possibilité aux fournisseurs concernés d'être répertoriés ?

**M. François-Michel Lambert.** C'est en effet le sens de la rédaction de notre amendement.

**M. Martial Saddier.** Cette clarification est utile : il ne peut s'agir d'une obligation, d'autant qu'une mise à jour permanente du fichier serait extrêmement complexe.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 4 ainsi modifié.*

*Article additionnel après l'article 4*

*La Commission examine l'amendement CD 6 de M. Christophe Bouillon, tendant à introduire un article additionnel après l'article 4.*

**M. Christophe Bouillon.** Le secteur aérien, en croissance rapide, est responsable de 2,5 % du total des émissions de gaz à effet de serre. Or la direction générale de l'aviation civile a mis au point un outil qui permet de connaître exactement la quantité de CO<sub>2</sub> que l'on consomme lors d'un voyage. Cet amendement vise donc à imposer aux compagnies aériennes de faire figurer cette information sur le billet d'avion, en même temps qu'une information sur les possibilités de compensation. Cela permettra de responsabiliser les consommateurs, mais aussi les compagnies aériennes.

Les consommateurs sont d'ailleurs demandeurs : d'après un récent sondage, 88 % des Français souhaitent un affichage environnemental sur les produits de service.

**M. le rapporteur pour avis.** Avis favorable. Beaucoup de compagnies aériennes, dont Air France, ont déjà entamé une telle démarche, soit volontairement, soit parce que le code des transports exige que cette information soit fournie à la clientèle. L'intérêt de cet amendement est de prévoir en sus l'information sur la possibilité d'une compensation sur une base volontaire.

**M. Martial Saddier.** Sans remettre en cause le bien-fondé de cette démarche, ne serait-il pas prudent de prévoir un peu de temps pour l'application de cette mesure ? Les cartes d'embarquement comportent déjà de nombreuses informations...

**M. Christophe Bouillon.** L'outil de calcul existe déjà. Il suffit de prévoir l'impression des informations.

**M. le rapporteur pour avis.** L'information figure aujourd'hui sur le site internet de la compagnie, que l'on peut consulter : il s'agirait ici de la faire figurer sur le billet.

**M. Guillaume Chevrollier.** On parle beaucoup de sobriété environnementale, mais pensons à la sobriété législative : est-il utile de prévoir encore de nouvelles contraintes pour les compagnies aériennes ?

**M. François-Michel Lambert.** Les écologistes considèrent qu'il est urgent d'émettre moins de gaz à effet de serre. Les compagnies aériennes disposent déjà de l'information, il leur suffit de l'imprimer sur le billet ; cela ne paraît pas une mesure gigantesque. Certaines sont vertueuses et font des efforts : donnons-leur les moyens de le faire savoir. L'essentiel, ici, c'est bien le risque climatique !

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** C'est une mesure pédagogique.

**M. Martial Saddier.** Certes, mais ici encore, c'est une mesure d'application directe et immédiate, sans renvoi à un décret. Je ne suis pas du tout certain qu'il soit si facile d'effectuer ce changement du jour au lendemain : ne vaudrait-il pas mieux interroger les compagnies aériennes d'ici à la discussion en séance publique ?

**Mme Laurence Abeille.** Les usagers veulent savoir la quantité de dioxyde de carbone consommée et où ils peuvent s'informer sur les modalités de compensation ; ces informations sont disponibles : donnons-les-leur !

**M. Arnaud Leroy.** Je comprends la logique de l'amendement, mais aussi celle de M. Saddier. Nous avons eu ces discussions au sein du groupe de travail du groupe socialiste sur la fiscalité écologique, notamment avec les compagnies aériennes. L'affichage sur le billet n'est pas un point mineur ; le principe est bon, mais il faut peut-être nous donner un peu de temps : d'autres débats sont en cours, notamment sur la fiscalité de l'aviation.

**Mme Suzanne Tallard.** Nous sommes tous d'accord sur le fond : c'est une bonne proposition. Le seul point en discussion, c'est finalement l'application de la mesure.

**M. Christophe Bouillon.** Aujourd'hui, cette information existe, mais le consommateur doit la chercher, même s'il arrive parfois que le commandant de bord la donne en début de vol. L'objet de cet amendement est de la rendre immédiatement disponible à tous les voyageurs.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Je propose que nous nous prononcions sur l'amendement, quitte à le faire expertiser d'ici à la discussion en séance publique.

**Mme Valérie Lacroute.** Une simple modification d'affichage sur le billet délivré par un horodateur n'est pas toujours simple, et entraîne un coût parfois non négligeable. Il s'agit donc juste de vérifier que cette mesure est faisable pour un coût modique.

**M. Guillaume Chevrollier.** Il y a aussi une obsolescence programmée des amendements : les billets sont de toute façon de plus en plus souvent dématérialisés.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Mais cela revient exactement au même : le client aura l'information sur son téléphone ou sur sa tablette, plutôt que sur un billet papier.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Après l'article 4*

*La Commission examine ensuite l'amendement CD 2 de M. Jean-Jacques Cottel.*

**M. Jean-Jacques Cottel.** Cet amendement demande au Gouvernement un rapport sur la possibilité de mettre en œuvre une politique destinée à encourager la réparation des produits, ainsi que sur les emplois qui pourraient ainsi être créés.

**M. le rapporteur pour avis.** Avis défavorable. Il y a un problème de rédaction : en l'état, c'est une injonction au Gouvernement.

**M. Martial Saddier.** Au-delà de la forme, je crois qu'un tel sujet concerne de nombreux ministères : en charger le seul Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) paraît réducteur.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le CGEDD dispose de moyens assez importants pour travailler avec plusieurs ministères.

**Mme Laurence Abeille.** Je voudrais appeler l'attention de la Commission sur un sujet un peu différent. Lorsqu'on a donné une prime à la casse, des voitures très nombreuses ont été abandonnées : que va-t-on faire de ces cimetières de voitures qui se sont multipliés dans nos régions ?

*L'amendement CD 2 est retiré.*

*Article additionnel après l'article 4*

*La Commission se saisit ensuite de l'amendement CD 12 de M. Christophe Bouillon.*

**M. Christophe Bouillon.** L'engagement n° 248 du Grenelle de l'environnement portait sur la possibilité de moduler l'éco-participation : cet amendement demande au Gouvernement de remettre un rapport sur ce sujet, afin d'encourager les fabricants qui privilégient la qualité et la durée de vie des produits, et de permettre l'essor d'une filière de la réparation.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Ne faudrait-il pas attendre le rapport de la mission d'information sur les éco-organismes ?

**M. Jean-Jacques Cottel.** Il me semble que l'on peut adopter cet amendement en l'état.

*La Commission adopte l'amendement.*

\*  
\* \*

### *Article 6*

(article L. 133-3 [nouveau] du code de la consommation)

#### **Conditions générales de vente applicables aux contrats de consommation**

*La Commission examine l'amendement CD 99 de M. le rapporteur pour avis.*

**M. le rapporteur pour avis.** Afin de permettre une meilleure prise en considération des problèmes d'environnement, nous proposons que le ministre chargé de l'environnement soit associé à l'élaboration des conditions générales de vente applicables aux contrats de consommation : il y aurait donc une signature conjointe sur les actes réglementaires relatifs aux contrats de consommation.

*La Commission adopte l'amendement puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 6 ainsi modifié.*

### *Après l'article 6*

*La Commission examine l'amendement CD 27 de M. Denis Baupin.*

**M. François-Michel Lambert.** L'amendement vise à favoriser l'économie circulaire, en informant le consommateur de produits d'équipements électriques et électroniques sur le réemploi, le recyclage et d'autres formes de valorisation des déchets. Un décret précisera la mise en œuvre de ces dispositions.

**M. le rapporteur pour avis.** Avis défavorable. L'article L. 541-39 du code de l'environnement concerne la politique du recyclage, alors que l'article L. 541-39-1 que vous proposez d'introduire porte sur l'information du consommateur.

**M. François-Michel Lambert.** Je retire l'amendement, afin d'améliorer sa rédaction.

*L'amendement CD 27 est retiré.*

*Article 7*

(articles L. 211-7, L. 211-15, L. 211-16 et L. 211-19 du code de la consommation)

**Garantie commerciale**

*La Commission en vient à l'amendement CD 11 de M. Jean-Jacques Cottel.*

**M. Jean-Jacques Cottel.** Nous proposons d'allonger de six mois à deux ans le délai durant lequel le défaut de conformité est présumé, ce qui améliorera la protection du consommateur.

**M. le rapporteur pour avis.** Avis favorable.

**M. Martial Saddier.** Je m'étonne de la position du rapporteur. Nous avons dit tout à l'heure que ces sujets méritaient une étude d'impact.

**M. le rapporteur pour avis.** L'amendement concerne non la qualification d'obsolescence, mais la qualité du produit.

*La Commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD 13 de Mme Valérie Lacroute et CD 28 de M. Denis Baupin n'ont plus d'objet.*

*La Commission étudie, en discussion commune, les amendements CD 7 de M. Jean-Jacques Cottel et CD 29 de M. Denis Baupin.*

**M. Jean-Jacques Cottel.** Dans l'intérêt des consommateurs, l'amendement CD 7 vise à étendre de deux à cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, la durée de garantie et, partant, celle de la fiabilité des produits.

**M. François-Michel Lambert.** L'amendement CD 29 propose que cet allongement soit progressif. La durée de garantie serait portée à trois ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, à quatre ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 et à cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017. Je laisse à l'Assemblée le soin de décider de l'opportunité de cette progressivité, qui permettrait d'accompagner les milieux économiques dans la réforme.

**M. le rapporteur pour avis.** Sur le fond, je suis favorable aux deux amendements. Sur la méthode, je préfère l'amendement CD 7, qui laisse du temps aux industriels pour améliorer la fiabilité de leurs produits. La date du 1<sup>er</sup> janvier 2016 ne me semble pas trop rapprochée, puisque beaucoup de produits bénéficient déjà d'une garantie ou d'une extension de garantie de cinq ans.

**M. François-Michel Lambert.** Je retire l'amendement CD 29 au bénéfice de l'amendement CD 7.

*L'amendement CD 29 est retiré.*

*La Commission **adopte** alors l'amendement CD 7.*

*Elle en vient à l'amendement CD 30 de M. Denis Baupin.*

**M. François-Michel Lambert.** L'amendement propose de moduler l'éco-contribution en fonction de critères privilégiant la durée de vie du produit. Par le biais de l'outil fiscal, nous incitons les constructeurs à améliorer la qualité, la durabilité et la réparabilité des biens.

**M. le rapporteur pour avis.** Avis défavorable. En votant l'amendement CD 12, nous avons déjà incité le Gouvernement à travailler sur le sujet.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

*Puis elle émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 7 ainsi **modifié**.*

#### *Article additionnel après l'article 7*

*La Commission est saisie de l'amendement CD 31 de M. François-Michel Lambert, tendant à introduire un article additionnel après l'article 7.*

**M. François-Michel Lambert.** La fondation Ellen MacArthur a montré que, au niveau européen, l'économie circulaire permettrait de réaliser sur la dépense de matériaux une économie nette annuelle de 340 à 380 milliards de dollars américains pour un scénario de transition et de 520 à 630 milliards, soit 3 à 3,9 % du PIB de l'Europe en 2010, pour un scénario avancé. Les Pays-Bas ont commandé une déclinaison de cette étude à l'échelle de leur pays. Il semble que le potentiel soit considérable pour l'économie française. Nous souhaitons que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur le sujet avant le 1<sup>er</sup> juin 2014.

**M. le rapporteur pour avis.** Il semble que l'amendement CD 31 soit satisfait par l'amendement CD 98 que nous avons adopté.

**M. François-Michel Lambert.** L'amendement CD 98 propose que, à titre expérimental, du 1<sup>er</sup> janvier 2015 au 31 décembre 2017, les vendeurs de produits affichent pour un même bien un prix de vente et un prix d'usage. L'amendement CD 31 prépare cette initiative, puisqu'il vise à permettre au Gouvernement français, et donc à tous les décisionnaires, de disposer avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014 d'éléments concrets pour impulser de manière volontariste une économie de la fonctionnalité. Je me réjouis que notre collaboration soit aussi étroite.

**M. le rapporteur pour avis.** C'est juste. Avis favorable.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Je confirme que l'amendement CD 98 ne satisfait pas l'amendement CD 31.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

\*

\* \*

## CHAPITRE IV

### INDICATIONS GÉOGRAPHIQUES ET PROTECTION DU NOM DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

#### *Article 23*

(articles L. 411-1, L. 411-4, L. 711-4, L. 712-2-1 [nouveau], L. 712-4, L. 713-6, L. 721-1, L. 721-2 à L. 721-9 [nouveaux] et L. 722-1 du code de la propriété intellectuelle)

#### **Protection de la dénomination des collectivités locales et création d'indications géographiques pour les produits non alimentaires**

*Le présent article introduit dans le code de la propriété intellectuelle une définition des indications géographiques pour les produits manufacturés ainsi qu'une procédure nationale d'homologation de ces indications géographiques conforme aux exigences communautaires.*

\*

*La Commission examine l'amendement CD 46 de Mme Brigitte Allain.*

**M. François-Michel Lambert.** Il est proposé d'élargir le système des appellations d'origine aux produits manufacturiers.

**M. le rapporteur pour avis.** Cette proposition me paraît être une fausse bonne idée. L'amendement est superfétatoire, puisque l'article L. 721-1 du code de la propriété intellectuelle, repris à l'article L. 115-1 du code de la consommation, englobe déjà les produits artisanaux et industriels dans le champ des appellations d'origine. Le problème est autre : pour l'heure, les critères nécessaires à l'obtention d'une appellation d'origine contrôlée sont tels que pratiquement aucun produit industriel ne peut y prétendre. C'est pourquoi le Gouvernement travaille sur les indications géographiques. Avis défavorable.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 23 sans modification.*

*Article 24*

(article L. 115-16 du code de la consommation)

**Renforcement des sanctions pénales en cas de fraude aux appellations d'origine ou indications géographiques**

*Cet article vise à sécuriser les appellations d'origine et les nouvelles indications géographiques en renforçant le montant des sanctions pénales encourues en cas de fraude.*

\*

*La Commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 24 sans modification.*

\*

\* \*

CHAPITRE V

**MODERNISATION DES MOYENS DE CONTRÔLE DE L'AUTORITÉ ADMINISTRATIVE CHARGÉE DE LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS ET ADAPTATION DU RÉGIME DE SANCTIONS**

*Article 56*

(articles L. 2151-3 [nouveau], L. 2321-1, L. 2331-1-1 [nouveau], L. 2351-1, L. 3114-2-1 [nouveau], L. 3551-1, L. 4271-2 [nouveau], L. 4631-1, L. 4651-1, L. 5421-13 [nouveau], L. 5734-1, L. 5754-1, L. 5764-1, L. 5784-1, L. 5794-1, L. 6432-3 et L. 6733-1 [nouveaux], L. 6754-1, L. 6764-1 et L. 6784-1 du code des transports)

**Application de sanctions administratives dans le domaine des transports**

*La Commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 56 sans modification.*

\*

\* \*

## CHAPITRE VI DISPOSITIONS DIVERSES

### *Article 69*

(articles L. 3123-2 [nouveau], L. 3124-9 et L. 3124-11[nouveau] du code des transports)

#### **Réglementation de l'activité de transport de personnes à moto (TPM)**

*La Commission examine les amendements CD 96, CD 94 et CD 95 du rapporteur pour avis, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.*

**M. le rapporteur pour avis.** Il s'agit, par ces trois amendements, de garantir la protection des consommateurs qui recourent aux motos taxis, une profession utile et en plein essor, propice au développement des emplois. Dans cette optique, l'amendement CD 96 tend à imposer aux conducteurs une formation complémentaire conditionnant la délivrance d'une carte professionnelle ; l'amendement CD 94 rend l'assurance professionnelle obligatoire ; enfin, l'amendement CD 95 vise, pour lutter contre le racolage sauvage, à protéger les utilisateurs contre les pratiques illégales en obligeant les motos taxis professionnels à produire leur carte professionnelle et leur attestation d'assurance avant toute prise en charge d'un client.

**M. Martial Saddier.** On peut comprendre l'esprit qui sous-tend les deux premiers amendements. Le troisième, en revanche, introduit une discrimination entre les taxis motos et les taxis voitures : on ne demande pas à ces derniers de produire attestation d'assurance et carte professionnelle chaque fois qu'ils chargent. Ne pourrait-on plutôt imaginer d'afficher les attestations nécessaires sur le pare-brise de la moto ?

**M. le rapporteur pour avis.** La disposition proposée me paraît nécessaire en ce qu'elle tend à assurer une réelle protection des consommateurs. J'observe par ailleurs que, en l'état, le traitement réservé aux taxis voitures et aux taxis motos n'est pas le même, les seconds n'ayant accès ni aux couloirs d'autobus ni, sauf dérogation exceptionnelle, aux files d'attente des taxis voitures, où des fraudeurs viennent cependant racoler.

*La Commission **adopte** successivement les amendements CD 96, CD 94 et CD 95.*

*Puis la Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 69 ainsi **modifié**, le groupe UMP votant contre.*

*Avant l'article 70*

*La Commission est saisie de l'amendement CD 1 de M. Guillaume Chevrollier, portant article additionnel avant l'article 70.*

**M. Guillaume Chevrollier.** Les distributeurs de véhicules automobiles opèrent sans cadre juridique clair, ce qui n'est pas sans conséquence pour leurs PME et pour les consommateurs. Les rares articles du code de commerce censés protéger les distributeurs laissent une trop grande marge d'interprétation aux tribunaux. Des mesures spécifiques, découlant d'une directive de 1986, concernent les agents commerciaux ; il est injuste qu'il n'en aille pas de même pour les distributeurs et les réparateurs du secteur automobile.

La fin, en 2013, du règlement européen d'exemption automobile fait peser des menaces très sérieuses sur les distributeurs. L'obligation de motivation de la résiliation de leurs contrats par le fournisseur disparaît, ainsi que la durée minimale de préavis avant la résiliation et la liberté de céder leur entreprise au repreneur de leur choix. Par ailleurs, les contrats entre les constructeurs et les distributeurs/réparateurs diffèrent selon les marques et instaurent des relations déséquilibrées entre les deux parties.

L'amendement tend à organiser la protection équitable des distributeurs de véhicules automobiles, qui implique des contrats entre constructeurs et distributeurs garantissant la sécurité juridique des relations et leur équilibre économique. Je rappelle que les distributeurs maillent le territoire français de 7 000 points de vente ; ils représentent 152 000 emplois non délocalisables par nature.

**M. le rapporteur pour avis.** Le Groupement national des carrossiers réparateurs a soumis cet amendement à de nombreux députés. L'argument du libre choix du réparateur par le client est séduisant, mais l'Autorité de la concurrence, dans son avis 09-A-46 du 9 septembre 2009, a jugé que le fait pour les compagnies d'assurance d'agréer certains réparateurs a pour effet de modérer les tarifs de réparation. Pour le reste, l'amendement tend à organiser des relations interprofessionnelles entre constructeurs et concessionnaires automobiles. Outre que cette question n'entre pas dans le champ du texte, la méthode proposée risquerait de favoriser les concentrations. Pour toutes ces raisons, je demande le rejet de l'amendement.

*La Commission rejette l'amendement.*

\*

\* \*

*La Commission émet un avis favorable à l'adoption de l'ensemble des dispositions dont elle est saisie, ainsi modifiées, le groupe UMP votant contre.*

## AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

### Amendement CD 1 présenté par M. Chevrollier et Mme Fort

*Article additionnel, avant l'article 70, insérer l'article suivant :*

« Après le Titre III du Livre III du code de commerce, est inséré un Titre IV ainsi rédigé :

#### « TITRE IV« DE LA DISTRIBUTION AUTOMOBILE

« *Art. L. 340-1.* – I. – Le présent titre s'applique aux systèmes de distribution sélective ou exclusive créés par des fournisseurs de véhicules automobile qui portent sur les conditions dans lesquelles les parties peuvent acheter, vendre ou revendre des véhicules automobiles neufs, des pièces de rechange pour véhicules automobiles ou des services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles.

« II- Sont considérés comme véhicules automobiles au sens du présent titre, les véhicules auto propulsés à deux roues ou plus destinés à être utilisés sur la voie publique.

« *Art. L. 340-2.* – I. – Lorsqu'un contrat de distribution à durée déterminée a été renouvelé, que les clauses du contrat primitif aient été ou non modifiées entre les mêmes parties, ou lorsqu'il a été tacitement reconduit par l'effet d'une clause du contrat, toute prorogation ultérieure est censée être consentie pour une durée indéterminée.

« II. – Le préavis de résiliation est d'une durée raisonnable tenant compte, notamment, de l'importance et de la durée de la relation commerciale. La notification de la résiliation est effectuée par écrit en spécifiant les raisons objectives et transparentes de la décision de résiliation.

« III. – En cas de résiliation à l'initiative du fournisseur ou en cas de cessation du contrat et en l'absence de faute grave du distributeur ou du réparateur, ou si le distributeur ou le réparateur met fin au contrat en raison d'une faute grave du fournisseur, une indemnité compensatrice du préjudice subi par le distributeur ou le réparateur du fait de la cessation de la relation contractuelle est due par le fournisseur. Cette indemnité comprend les éléments suivants :

- la plus value de clientèle restant acquise au fournisseur après la cessation du contrat ;
- les frais exposés par le distributeur ou le réparateur qui profiteraient au fournisseur après la cessation du contrat ;
- le cas échéant, l'ensemble des indemnités ou coûts que le distributeur ou le réparateur peut avoir à exposer au titre du licenciement ou du reclassement du personnel affecté à l'exécution du contrat.

« IV. – À la cessation du contrat, le distributeur ou le réparateur peut demander par écrit dans un délai raisonnable au fournisseur le rachat des produits neufs d'origine en bon état acquis auprès du fournisseur qu'il détient en stock. Ces produits sont rachetés par le fournisseur à son prix de tarif en vigueur à la date du rachat, déduction faite de toutes remises éventuellement consenties au distributeur ou au réparateur.

« *Art. L. 340-3.* – Le contrat de distribution prévoit le droit pour les distributeurs ou les réparateurs de céder la totalité de leurs droits et obligations à toute autre entreprise de leur choix et du même type qui vend ou répare la même marque de véhicules automobiles à l'intérieur du système de distribution.

« *Art. L. 340-4.* – Le distributeur ou le réparateur qui prend en charge, au nom du

fournisseur, les opérations relevant des garanties légales prévues aux articles L. 211-1 et suivants du Code de la consommation et 1641 et suivants du Code civil ou couvertes par la garantie contractuelle du fournisseur a droit à une juste compensation des frais qu'il a engagés et à une juste rémunération des prestations qu'il a effectuées au nom du fournisseur.

« Art. L. 340-5. – Le fournisseur ne peut exiger du distributeur ou du réparateur des investissements substantiels ou la création d'une nouvelle installation de vente ou de service, sans justifier du caractère raisonnable de ses demandes au regard des perspectives d'évolution du marché et des produits, objet du contrat.

« Art. L. 340-6. – I. – Les contrats prévoient le droit de chaque partie d'avoir recours à un expert indépendant ou à un arbitre en cas de litige relatif au respect de leurs obligations contractuelles. Ces litiges peuvent notamment concerner :

- des obligations de fourniture;
- l'établissement ou la réalisation d'objectifs de vente;
- le respect des obligations en matière de stocks;
- le respect d'une obligation de fournir ou d'utiliser des véhicules de démonstration;
- les conditions régissant la vente de différentes marques;
- la question de savoir si l'interdiction d'exercer ses activités à partir d'un lieu d'établissement non agréé limite la capacité du distributeur de véhicules automobiles autres que les voitures particulières ou les véhicules utilitaires légers d'étendre ses activités;
- la question de savoir si la résiliation d'un contrat est justifiée par les raisons données dans le préavis.

« Le droit visé à la première phrase est sans préjudice du droit, pour chaque partie, de saisir la juridiction compétente.

« II. – Sauf accord contraire des parties, les coûts de procédure sont à la charge de la partie qui est à l'initiative de la procédure de règlement extrajudiciaire. En l'absence de règlement amiable, ces coûts sont traités comme des frais de procédure précontentieuse.

« Art. L. 340-7. – Sont déclarés nuls les contrats ou clauses conclus en contradiction avec les dispositions du présent titre.

« Art. L. 340-8. – I. Les dispositions du présent titre s'appliquent immédiatement aux contrats conclus à compter de leur entrée en vigueur ».

« II. – Les dispositions du présent titre s'appliquent aux contrats en cours à la date de leur entrée en vigueur au plus tard 12 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

**Amendement CD 2 présenté par M. Cottel, Mme Alaux, M. Bouillon, Mme Reynaud, M. Bardy, M. Arnaud Leroy, Mme Errante, M. Burroni, Mme Dombre Coste, Mme Buis, M. Vignal, M. Capet et M. Bies**

*Article additionnel, après l'article 4, insérer l'article suivant :*

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement missionne le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable sur la mise en œuvre d'une politique favorisant le secteur de la réparation, s'agissant notamment du stockage des pièces détachées.

**Amendement CD 3 présenté par M. Cottel, M. Bouillon, M. Arnaud Leroy, M. Bardy, Mme Alaux, Mme Buis, Mme Reynaud, Mme Errante, M. Burroni, Mme Dombre Coste, M. Vignal, M. Capet et M. Bies**

*Article 4*

Compléter l'alinéa 9 par la phrase suivante : « Ces contrats font également référence à la nécessité d'une consommation sobre et respectueuse de la préservation de l'environnement. »

**Amendement CD 4 présenté par M. Cottel, M. Bouillon, Mme Alaux, Mme Reynaud, M. Bardy, M. Arnaud Leroy, Mme Buis, Mme Errante, M. Burroni, Mme Dombre Coste, M. Vignal, M. Capet et M. Bies**

*Article 4*

Après l'alinéa 8, insérer un alinéa suivant :

«5° Les informations relatives aux éléments recyclables du bien pour la valorisation de ses déchets.»

**Amendement CD 5 (Rect) présenté par M. Bricout, rapporteur, M. Cottel, M. Bouillon, M. Plisson, Mme Gaillard, M. Arnaud Leroy, Mme Alaux, Mme Reynaud, Mme Errante, M. Burroni, Mme Dombre Coste, Mme Buis et M. Vignal**

*Article 4*

Substituer aux alinéas 12 et 13 les deux alinéas suivants :

« *Art. L 111-3.* – À compter du 1er janvier 2016, le fabricant ou l'importateur est tenu de fournir au consommateur les pièces détachées et les notices indispensables à la réparation et à l'utilisation du bien vendu. Les pièces détachées sont disponibles sur le marché dans un délai d'un mois et sur une période minimale de 5 ans à compter de la mise sur le marché du bien.

« Cette information est obligatoirement délivrée par le fabricant ou l'importateur au vendeur professionnel qui la délivre à son tour au consommateur avant la conclusion du contrat et confirmée par écrit, lors de l'achat du bien. »

**Amendement CD 6 présenté par M. Bouillon, M. Cottel, M. Bricout, M. Noguès, M. Caillet, M. Bies, M. Calmette, Mme Gaillard, Mme Reynaud, Mme Beaubatie, M. Plisson, Mme Quéré, M. Bardy, Mme Buis, Mme Le Dissez, Mme Dombre Coste et M. Burroni**

*Article additionnel, après l'article 4, insérer l'article suivant :*

Après le dernier paragraphe de l'article L. 1431-3 du code des transports est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« Dans le cadre de prestation de transport de voyageurs aérien, l'information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise pour réaliser cette prestation et à la possibilité de compenser celle-ci figure de manière lisible et distincte sur le support servant à assurer cette prestation. »

**Amendement CD 7 présenté par M. Cottel, M. Bouillon, M. Arnaud Leroy, M. Bardy, Mme Buis, M. Burroni, Mme Alaux, Mme Reynaud, Mme Dombre Coste, Mme Errante, Mme Gaillard, M. Plisson, M. Vignal, M. Capet et M. Bies**

*Article 7*

Après le premier alinéa, insérer les deux alinéas suivants :

« *I bis.* – L'article L. 211-12 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce délai est porté à cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016. »

**Amendement CD 8 présenté par M. Cottel, M. Bricout, M. Bouillon, Mme Alaux, Mme Reynaud, M. Bardy, M. Arnaud Leroy, Mme Errante, M. Burroni, Mme Dombre Coste, Mme Buis, M. Vignal, M. Plisson, Mme Gaillard, M. Bies et M. Capet**

*Article 4*

I. - Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« *Art. L.111-3-1.-* Le fabricant ou l'importateur a l'obligation de dispenser des formations aux réparateurs qui en font la demande. »

II. - En conséquence, à l'alinéa 14, après la référence : "L. 111-3", insérer et mot et la référence : "et L. 111-3-1".

**Amendement CD 9 présenté par M. Cottel, M. Bouillon, M. Arnaud Leroy, Mme Alaux, Mme Reynaud, M. Bardy, Mme Errante, M. Burroni, Mme Dombre Coste, Mme Buis, M. Vignal, M. Plisson, Mme Gaillard, M. Bies et M. Capet**

*Article additionnel, après l'article 3, insérer l'article suivant :*

Après la section 2 du chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre II du code de la consommation, il est introduit une section II *bis* ainsi rédigée :

« Section II *bis*

**« Définition du délit d'obsolescence programmée**

« *Art. L. 213-4-1 – I.* L'obsolescence programmée est l'ensemble des techniques par lequel un metteur sur le marché vise, notamment par la conception du produit, à raccourcir délibérément la durée de vie ou d'utilisation potentielle de ce produit afin d'en augmenter le taux de remplacement.

« II. Ces techniques peuvent notamment inclure l'introduction volontaire d'une défectuosité, d'une fragilité, d'un arrêt programmé ou prématuré, d'une limitation technique, d'une impossibilité de réparer ou d'une non compatibilité.

« III. Les faits mentionnés au I et au II sont punis d'une amende de deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 37 500 euros ou de l'une de ces deux peines.»

« II. Au deuxième alinéa de l'article L. 213-5 du code la consommation, après la référence et le signe : "L. 213-4," , est insérée la référence : "L. 213-4-1,."»

**Amendement CD 10 présenté par M. Cotel, M. Bouillon, Mme Alaux, M. Bardy, M. Arnaud Leroy, M. Burrioni, Mme Reynaud, Mme Gaillard, M. Plisson, Mme Buis, M. Vignal, Mme Errante, Mme Dombre Coste, M. Bies et M. Capet**

*Article 4*

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« 5° Le nom de l'éco-organisme auquel, le cas échéant, le professionnel adhère dans le cadre de la responsabilité élargie du producteur, conformément aux dispositions du chapitre 1<sup>er</sup> du titre IV du livre V du code de l'environnement. »

**Amendement CD 11 présenté par M. Cotel, M. Bouillon, M. Arnaud Leroy, Mme Alaux, M. Bardy, Mme Reynaud, Mme Errante, M. Burrioni, M. Plisson, Mme Gaillard, Mme Dombre Coste, Mme Buis, M. Vignal, M. Bies et M. Capet**

*Article 7*

Rédiger ainsi le premier alinéa :

« I. – À l'article L.211-7 du même code, les mots : «six mois» sont remplacés par les mots : « deux ans ».

**Amendement CD 12 présenté par M. Bouillon, Mme Alaux, M. Cotel, Mme Reynaud, M. Bardy, M. Arnaud Leroy, Mme Errante, M. Burrioni, Mme Dombre Coste, Mme Buis et M. Vignal**

*Article additionnel, après l'article 4, insérer l'article suivant :*

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport étudiant les possibilités d'une modulation de l'éco-participation en fonction de la durée légale de conformité des produits, de la disponibilité des pièces détachées et du prix raisonnables de ces dernières.

**Amendement CD 13 présenté par Mme Lacroute**

*Article 7*

Au premier alinéa, substituer au nombre : « douze », le nombre : « vingt-quatre ».

**Amendement CD 19 présenté par M. Roumegas, Mme Abeille, M. Baupin et M. François-Michel Lambert**

*Article premier*

I. Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« *Art. L. 423-2.*- Toute association représentative au niveau national dans les domaines de la santé ou de l'environnement et agréée, peut agir devant les juridictions civiles afin d'obtenir réparation des préjudices individuels ou collectifs subis par des personnes en raison d'atteinte à l'environnement ou à la santé publique résultant des activités économiques ».

II. En conséquence, au début du dixième alinéa de cet article, substituer à la référence : « L. 423-2 », la référence : « L. 423-2-1 ».

**Amendement CD 20 présenté par M. François-Michel Lambert, Mme Abeille et M. Baupin**

*Avant l'article 3*

Rédiger ainsi l'intitulé du chapitre II :

« Améliorer l'information, renforcer les droits contractuels des consommateurs, allonger la durée de vie des produits et lutter contre l'obsolescence programmée ».

**Amendement CD 21 (Rect) présenté par M. François-Michel Lambert, Mme Abeille et M. Baupin**

*Article 4*

Après l'alinéa 15, insérer l'alinéa suivant :

« *Art. L. 111-4-1* : Il est institué un fichier national électronique recensant l'ensemble des offres de biens meubles relevant de l'économie de la fonctionnalité. S'entendent par biens meubles relevant de l'économie de la fonctionnalité les biens meubles dont le consommateur acquiert l'usage du service rendu et non la propriété. »

**Amendement CD 22 présenté par M. François-Michel Lambert, Mme Abeille et M. Baupin**

*Article additionnel, après l'article 3, insérer l'article suivant :*

Les vendeurs de produits ou prestataires de services peuvent pratiquer l'affichage d'un double prix pour un même bien : un prix de vente et un prix d'usage. Les modalités spécifiques d'affichage sont fixées par décret, en concertation avec le Conseil national de la consommation.

**Amendement CD 23 présenté par Mme Allain, Mme Abeille, M. Baupin et M. François-Michel Lambert**

*Article additionnel, après l'article 3, insérer l'article suivant :*

L'article L. 112-10 du code de la consommation est ainsi rédigé :

« *Art. L. 112-10.* - À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, une information systématique du consommateur est assurée par voie d'étiquetage afin de l'informer par un procédé approprié du contenu en équivalent carbone des produits et de leur emballage, ainsi que de la consommation de ressources naturelles ou de l'impact sur les milieux naturels qui sont imputables à ces produits au cours de leur cycle de vie. »

**Amendement CD 24 présenté par M. François-Michel Lambert, Mme Abeille et M. Baupin**

*Article additionnel, après l'article 3, insérer l'article suivant :*

Après la section 2 du chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre II du code de la consommation, il est introduit une section 2 *bis* ainsi rédigée :

« Section II *bis*

« **Obsolescence programmée**

« *Art. L. 213-4-1 - I.* L'obsolescence programmée est l'ensemble des techniques par lesquelles un fabricant ou un importateur de biens vise, notamment par la conception du produit, à raccourcir délibérément la durée de vie ou d'utilisation potentielle de ce produit afin d'en

augmenter le taux de remplacement.

« II. Les faits mentionnés au I sont punis d'une amende de deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 300 000 euros ou de l'une de ces deux peines. »

II. Au deuxième alinéa de l'article L. 213-5 du code de la consommation, après la référence : « L. 213-4, », est insérée la référence : « L. 213-4-1, ».

**Amendement CD 25 présenté par M. Baupin, Mme Abeille et M. François-Michel Lambert**

*Article 4*

À la première phrase de l'alinéa 12 :

I. avant les mots : « Le fabricant ou l'importateur », ajouter les mots : « Afin de favoriser la réparation des biens meubles et de lutter contre l'obsolescence programmée, » ;

II. après les mots : « disponibles sur le marché » insérer les deux phrases suivantes :

« La durée minimale de cette période est fixée pour chaque catégorie de biens par décret du Ministère de l'économie. Les pièces indispensables à son utilisation sont disponibles sur le marché dans un délai d'un mois ».

**Amendement CD 26 présenté par M. Baupin, Mme Abeille et M. François-Michel Lambert**

*Article 4*

Après le mot : "information", rédiger ainsi la seconde phrase de l'alinéa 12 :

« Cette information doit être délivrée avant la conclusion du contrat de manière lisible. »

**Amendement CD 27 présenté par M. Baupin, Mme Abeille et M. François-Michel Lambert**

*Article additionnel, après l'article 6, insérer l'article suivant :*

« Après l'article L. 541-39 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 541-39-1 ainsi rédigé :

" *Art. L. 541-39-1* – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'information des utilisateurs de produits d'équipements électriques et électroniques afin de valoriser le réemploi, le recyclage ou d'autres formes de valorisation de ces déchets." »

**Amendement CD 28 présenté par M. Baupin, Mme Abeille et M. François-Michel Lambert**

*Article 7*

Au premier alinéa, substituer au nombre : « douze », le nombre : « vingt-quatre ».

**Amendement CD 29 présenté par M. Baupin, Mme Abeille et M. François-Michel Lambert**

*Article 7*

Après le premier alinéa, insérer les deux alinéas suivants :

« L'article L. 211-12 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce délai est porté à trois ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, quatre ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 et cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017. »

**Amendement CD 30 présenté par M. Baupin, Mme Abeille et M. François-Michel Lambert**

*Article 7*

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« V. - Le IX de l'article L. 541-10 du code de l'environnement est complété par les mots : " ou de critères permettant un allongement de la durée de vie du produit, notamment par l'amélioration de sa réparabilité". »

**Amendement CD 31 présenté par M. François-Michel Lambert, Mme Abeille et M. Baupin**

*Article additionnel, après l'article 7, insérer l'article suivant :*

Avant le 1<sup>er</sup> juin 2014, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le développement et les perspectives de l'économie circulaire en France. Une attention particulière est portée au développement de l'économie de fonctionnalité. Ce rapport étudie notamment les potentiels d'économie pour les entreprises, les gains pour le consommateur, et le potentiel de création de nouveaux métiers et nouvelles filières non délocalisables.

**Amendement CD 32 présenté par M. Baupin, Mme Abeille et M. François-Michel Lambert**

*Article 4*

À l'alinéa 13 :

I. substituer au mot : « utilisation », les mots : « au bon fonctionnement » ;

II. Après le mot : "vendus", insérer la phrase suivante :

« Il est également tenu de rendre disponibles sur simple demande les notices de réparation des produits. »

**Amendement CD 46 présenté par Mme Allain, Mme Abeille, M. Baupin et M. François-Michel Lambert**

*Article 23*

Après l'alinéa 16, insérer l'alinéa suivant :

« À l'article L. 721-1 du code de la propriété intellectuelle, après les mots : « un produit », sont insérés les mots : « agricole, artisanal ou industriel ».

**Amendement CD 94 présenté par M. Bricout, rapporteur**

*Article 69*

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« Tout conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personne à titre onéreux doit remettre chaque année à la préfecture une attestation d'assurance couvrant les dommages corporels auxquels son activité peut exposer sa clientèle. Le non respect de cette obligation entraîne les sanctions prévues à l'article L. 3124-11 du présent code. »

**Amendement CD 95 présenté par M. Bricout, rapporteur**

*Article 69*

Après l'alinéa 3, insérer les trois alinéas suivants :

« 1° *bis* Après l'article L. 3123-2-1, il est inséré un article L. 3123-2-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 3123-2.* - Tout conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personne à titre onéreux doit présenter à la personne qu'il prend en charge, préalablement à l'exécution de sa prestation, sa carte professionnelle et son attestation d'assurance.

Le non respect de cette obligation est puni de l'amende prévue pour les contraventions de 5<sup>ème</sup> classe ».

**Amendement CD 96 présenté par M. Bricout, rapporteur**

*Article 69*

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« La carte professionnelle est délivrée à l'issue d'une formation dont le contenu est déterminé par décret. »

**Amendement CD 97 présenté par M. Bricout, rapporteur, M. Bouillon, M. Boudié, M. Bies, M. Capet, Mme Alaux, Mme Reynaud, M. Bardy, M. Arnaud Leroy, M. Vignal, M. Burrioni, Mme Errante, M. Plisson, Mme Gaillard, M. Noguès, Mme Buis, Mme Françoise Dubois, Mme Le Dissez et Mme Quéré**

*Article additionnel, après l'article premier, insérer l'article suivant :*

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les possibilités d'un élargissement de l'action de groupe à la réparation des préjudices subis par des personnes en raison d'atteinte à l'environnement résultant d'activités productives.

**Amendement CD 98 présenté par M. Bricout, rapporteur, M. Bouillon, M. Cottel, M. Bies, M. Boudié, M. Capet, Mme Alaux, Mme Reynaud, M. Bardy, M. Arnaud Leroy, M. Vignal, M. Burrioni, Mme Errante, M. Plisson, Mme Gaillard, M. Noguès, Mme Buis, Mme Le Dissez et Mme Quéré**

*Article additionnel, après l'article 3, insérer l'article suivant :*

À titre expérimental, du 1<sup>er</sup> janvier 2015 au 31 décembre 2017, les vendeurs de produits doivent pratiquer l'affichage d'un double prix pour un même bien : un prix de vente et un prix d'usage. Ce double prix porte sur un nombre de produits déterminés par décret. À l'issue de la phase d'expérimentation, le Gouvernement remet au Parlement un rapport qui en établit le bilan et qui dresse les perspectives de développement fondée sur la propriété des biens comme sur leur seul usage.

**Amendement CD 99 présenté par M. Bricout, rapporteur et M. Cottel**

*Article 6*

I- À l'alinéa 3, après le mot : « arrêté », insérer le mot : « conjoint ».

II- Au même alinéa, après les mots : « de l'économie », insérer les mots : « et du ministre chargé de l'environnement ».

## **LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES**

### **1- Auditions avec M. Razy Hammadi et Mme Annick Le Loch, Rapporteurs au fond de la commission des affaires économiques :**

- Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME) : M. Jean-François Roubaud, président ; M. Jean-Eudes du Mesnil du Buisson, secrétaire général ; Mme Amélie Jugan, juriste et Mme Sandrine Bourgogne, adjointe du secrétaire général.
- Association des praticiens du droit des marques et des modèles (APRAM) : M. Bertrand Geoffray, président ; M. José Monteiro, responsable de la propriété intellectuelle et Mme Sylvie Benoliel, présidente de la commission marques nationales.
- Institut national de la propriété intellectuelle (INPI) : M. Yves Lapierre, délégué général et M. Jean-Baptiste Nicolacci, directeur de la stratégie internationale.

### **2- Auditions conduites par votre Rapporteur pour avis :**

- Ministère délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé de l'économie sociale et solidaire et de la consommation : Mmes Anne-Lise Barberon, Maeva Level et M. Laurentino Lavezzi (cabinet de M. Benoît Hamon), Mme Cécile Pendaries et Philippe Guillermin (DGCCRF).
- Fédération nationale des transports à deux roues (FNTDR) : M. Thierry Meunin, président et M. Yanis Kiansky.
- France Nature Environnement : M. Raymond Léost, avocat et Mme Morgane Piederrière.