

Commission du développement durable
et de l'aménagement du territoire

Paris, le 23 mars 2012

Projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports,
(n° 728)

Amendements reçus par la commission à l'expiration du délai de dépôt
(samedi 23 mars à 15 heures)

Liasse unique

NB : La diffusion des amendements intervient au moment de leur dépôt : certains d'entre eux peuvent ultérieurement être déclarés irrecevables par le Président de la commission au regard de l'article 40 de la Constitution (article 89, alinéa 2, du Règlement de l'Assemblée nationale).

Le Gouvernement, le Rapporteur ainsi que le Président de la commission n'étant pas tenus par le délai de dépôt (article 86, alinéa 5, du Règlement), leurs amendements peuvent ne pas figurer dans la présente liasse.

**Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures
et de services de transport (n°728)**

AMENDEMENT

Présenté par Martial SADDIER

ARTICLE 2

Avant l'alinéa 1, insérer la phrase suivante :

« la seconde phrase de l'alinéa L 2121-7 du code des transports est supprimée. »

EXPOSE SOMMAIRE

Le maintien de cette phrase, qui permet à la région de demander à la SNCF de conclure une convention avec le transporteur de l'Etat voisin, peut créer une confusion avec les compétences d'un GECT transports transfrontaliers dont l'Etat voisin serait membre.

Cette disposition doit être supprimée pour structurer les transports transfrontaliers dans leur ensemble.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport (n°728)

AMENDEMENT

Présenté par Martial SADDIER

ARTICLE 2

I - Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« La région peut adhérer à un groupement européen de coopération territoriale ayant pour objet d'exécuter les missions, mentionnées à l'article L.1211-4 du code des transports, de service public de transport transfrontalier dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. »

II – La perte des recettes est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSE SOMMAIRE

L'article 2 du projet de loi permet à la région d' « adhérer à un groupement de coopération territoriale ayant notamment pour objet l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur ».

L'adverbe « notamment » introduit une imprécision dans l'objet du groupement, orientant la réforme vers un GECT de projets, non opérationnel. Cela rendra impossible toute gestion effective des transports transfrontaliers, but premier de la réforme.

Il conviendrait de donner à cette structure un objet spécifique, celui des transports transfrontaliers, mais envisagés dans leur globalité, selon la définition que donne l'article L.1211-4 du code des transports aux missions de service public de transport dont l'exécution est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics.

La référence à cet article permettrait, grâce aux notions larges qu'il mentionne :

- de dépasser les différences des compétences légales des transports des membres du GECT. Un GECT rend possible l'association des collectivités et des États (par exemple, la Principauté de Monaco, le Grand-Duché de Luxembourg, la Belgique, la Confédération Helvétique), interdit en droit français par l'article L. 115-5 du code général des collectivités territoriales. Les compétences étatiques des membres étrangers du GECT concernant le transport seront donc intégrées dans le GECT. Il est

donc nécessaire que, par réciprocité, les compétences concernant le transport public dans sa totalité visées à l'article L. 1211-4 du code des transports - mais circonscrit à sa dimension transfrontalière - soit également prévues pour la partie française.

- d'apporter au GECT un caractère multimodal essentiel dans la mobilité transfrontalière grâce à la participation des autorités organisatrices du transport routier.

- d'élargir les possibilités de financement du transport transfrontalier à toutes les autorités publiques des pays limitrophes.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 4

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 2

Après les mots :

« passée entre »,

rédigier ainsi la fin de du troisième alinéa :

« un groupement européen de coopération territoriale et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes organisés par le groupement pour leur part réalisée sur le territoire national. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi Infrastructures et services de transports - (N°728)

AMENDEMENT

présenté par

Florent BOUDIE, Jean-Paul CHANTEGUET, Jean-Yves CAULLET, Gilles SAVARY, Yann CAPET, Alexis BACHELAY, Arnaud LEROY, Jean-Jacques COTTEL, Christophe BOUILLON, Geneviève GAILLARD, Philippe PLISSON, Christian ASSAF, Sylviane ALAUX, Viviane LE DISSEZ, Jean-Louis BRICOUT, Marie-Line REYNAUD, Françoise DUBOIS, Patrick VIGNAL, Alain CALMETTE, Serge BARDY, Philippe BIES, Gilbert SAUVAN et les membres du groupe SRC

ARTICLE 3

Rédiger ainsi l'article 3 :

« Lorsqu'une entreprise exerce, d'une part, des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire, et, d'autre part, plusieurs activités dans le domaine du transport de voyageurs, elle est tenue, lors du dépôt de ses comptes annuels au registre du commerce et des sociétés, de déposer également les documents suivants :

a) des bilans séparés et les comptes de profits et pertes séparés relatifs à ses activités d'exploitation de services de transport ;

b) des bilans séparés et les comptes de profits et pertes séparés relatifs à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;

c) des bilans séparés et les comptes de profits et pertes séparés relatifs aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs faisant l'objet de contrats de service public, pour chaque contrat de service public, et ceux relatifs aux autres activités. »

EXPOSE SOMMAIRE

Le sujet de la transparence des comptes rendus par la SNCF aux Régions dans le cadre des conventions d'exploitation TER est un sujet récurrent depuis 2002.

A la demande des Régions, un accord dit de « transparence financière » a été conclu entre les présidents de Région et le Président de la SNCF en juillet 2011 à travers lequel l'opérateur ferroviaire s'engageait à leur transmettre les éléments suivants :

- des comptes par ligne pour chaque Région annuellement à partir de juin 2013 ;
- un rapport du délégataire équivalant à celui fourni par les entreprises délégataires de service public dans les autres domaines (transports urbains, eau, etc...) ;
- un socle minimum d'indicateurs de suivi technique et financier fourni à toutes les Régions ;
- une expérimentation de vérification des comptes des activités TER Pays de la Loire et PACA (une certification des comptes n'étant pas juridiquement possible du fait qu'il n'y a pas de filiales régionales de la SNCF en charge de l'exploitation des contrats TER).

Cet accord constitue une réelle avancée que les Régions ont saluée. Pour autant cela n'épuise pas le sujet puisque cet accord est bien sûr le fruit d'un compromis à droit constant et en fonction des normes comptables actuelles de l'entreprise SNCF.

Il est donc nécessaire que des dispositions législatives puissent consolider la tendance à une meilleure transparence des relations financières entre les Régions et la SNCF en matière de TER et garantissent ainsi une meilleure gestion des fonds publics.

CD 103

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 8

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 3 *bis* (nouveau)

Dans la dernière phrase du deuxième alinéa, après le mot :

« organisatrice »,

insérer les mots :

« de transport ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 128

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 3

Après les mots « bilans séparés », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 2 :

« , en distinguant dans chacun de ces documents les éléments relatifs, d'une part, aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires, et d'autre part, à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. »

EXPOSE DES MOTIFS

Amendement rédactionnel.

Projet de loi Infrastructures et services de transports - (N°728)

AMENDEMENT

présenté par

Florent BOUDIE, Alain ROUSSET, Jean-Paul CHANTEGUET, Jean-Yves CAULLET, Gilles SAVARY, Yann CAPET, Alexis BACHELAY, Arnaud LEROY, Jean-Jacques COTTEL, Christophe BOUILLON, Geneviève GAILLARD, Philippe PLISSON, Christian ASSAF, Sylviane ALAUX, Viviane LE DISSEZ, Jean-Louis BRICOUT, Marie-Line REYNAUD, Françoise DUBOIS, Patrick VIGNAL, Alain CALMETTE, Serge BARDY, Philippe BIES, Gilbert SAUVAN et les membres du groupe SRC

Article 3 bis

Rédiger ainsi l'article 3 bis :

L'article L. 2141-11 du code des transports est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

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

Dans les conditions fixées par chaque convention d'exploitation, la Société nationale des chemins de fer français transmet chaque année, avant le 30 juin, à l'autorité organisatrice de transport, un rapport comportant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la convention correspondante, des comptes détaillés ligne par ligne, une analyse de la qualité du service et une annexe permettant à l'autorité organisatrice d'apprécier les conditions d'exploitation du transport régional de voyageurs.»

EXPOSE SOMMAIRE

Le sujet de la transparence des comptes rendus par la SNCF aux Régions dans le cadre des conventions d'exploitation TER est un sujet récurrent depuis 2002.

A la demande des Régions, un accord dit de « transparence financière » a été conclu entre les présidents de Région et le Président de la SNCF en juillet 2011 à travers lequel l'opérateur ferroviaire s'engageait à leur transmettre les éléments suivants :

- des comptes par ligne pour chaque Région annuellement à partir de juin 2013 ;
- un rapport du délégataire équivalant à celui fourni par les entreprises délégataires de service public dans les autres domaines (transports urbains, eau, etc...) ;

- un socle minimum d'indicateurs de suivi technique et financier fourni à toutes les Régions ;
- une expérimentation de vérification des comptes des activités TER Pays de la Loire et PACA (une certification des comptes n'étant pas juridiquement possible du fait qu'il n'y a pas de filiales régionales de la SNCF en charge de l'exploitation des contrats TER).

Cet accord constitue une réelle avancée que les Régions ont saluée. Pour autant cela n'épuise pas le sujet puisque cet accord est bien sûr le fruit d'un compromis à droit constant et en fonction des normes comptables actuelles de l'entreprise SNCF.

Il est donc nécessaire que des dispositions législatives puissent consolider la tendance à une meilleure transparence des relations financières entre les Régions et la SNCF en matière de TER et garantissent ainsi une meilleure gestion des fonds publics.

CD 104

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 6

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 3 *bis* (nouveau)

Dans la première phrase du deuxième alinéa, après le mot :

« convention »,

insérer les mots :

« conclue avec une région ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports n° 728

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par Denis BAUPIN, François-Michel LAMBERT, Laurence ABEILLE

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 3 bis, insérer l'article suivant :

L'article L2121-2 du Code des Transports est complété par un alinéa ainsi rédigé:

« Toute suppression par la Société nationale des chemins de fer français de la desserte du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains relevant des services de transport d'intérêt national est soumise pour approbation aux assemblées délibérantes des départements et communes concernés ».

Exposé sommaire

Le cyclotourisme génère des retombées économiques directes au niveau local, pour un montant supérieur à celui dépensé par les automobilistes, et constitue en ce sens un vecteur de développement et d'emploi dans les régions. Aussi est-il important de garantir la possibilité de transporter les vélos non démontés à bord des trains TGV et grandes lignes pour les cyclotouristes.

Par ailleurs, nombre de français utilisent quotidiennement ou hebdomadairement les lignes nationales pour se rendre sur leur lieu de travail. Le service d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains favorise l'intermodalité, qui est l'une des priorités affichées de la SNCF.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports n° 728

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par Denis BAUPIN, François-Michel LAMBERT, Laurence ABEILLE

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 3 bis, insérer l'article suivant :

I Compléter le paragraphe II, 1 de l'article L1211-3 du Code des Transports, par les mots suivants :

« et par la création systématique d'aires de stationnements sécurisés pour les vélos dans les gares du réseau ferré. Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités de ces réalisations. »

II. La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée par la majoration à due concurrence de la dotation globale de fonctionnement, et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts

Exposé sommaire

Cet amendement propose de généraliser l'existence de stationnements vélos sécurisés pour accroître l'aire de chalandise des gares et l'intermodalité.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 10

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 4

Substituer aux mots :

« au titre »,

les mots :

« en application ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi Infrastructures et services de transports - (N°728)

AMENDEMENT

présenté par

Alexis BACHELAY, Florent BOUDIE, Gilles SAVARY, Jean-Philippe MALLE, Annick LEPETIT, Jean-Paul CHANTEGUET, Jean-Yves CAULLET, Yann CAPET, Arnaud LEROY, Jean-Jacques COTTEL, Christophe BOUILLON, Geneviève GAILLARD, Philippe PLISSON, Christian ASSAF, Sylviane ALAUX, Viviane LE DISSEZ, Jean-Louis BRICOUT, Marie-Line REYNAUD, Françoise DUBOIS, Patrick VIGNAL, Alain CALMETTE, Serge BARDY, Philippe BIES, Gilbert SAUVAN et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 4, insérer l'article additionnel ainsi rédigé :

L'article L.1214-4 du code des transports est modifié comme suit :

A l'alinéa 2, insérer, après les mots « ouvrages et installations », les mots « constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en vertu de l'article L.2142-3 »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article L.1241-4, alinéa 2, du code des transports, dans sa rédaction issue de la loi ORTF du 8 décembre 2009, prévoit que « le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date ».

Autant est-il légitime de mettre en place, pour les opérations d'aménagement, d'extension ou de prolongement directs, dépendants ou accessoires des biens constitutifs de l'infrastructure métro et RER, un dispositif spécifique d'organisation d'une maîtrise d'ouvrage conjointe entre l'autorité organisatrice (STIF) et le gestionnaire de ladite infrastructure (RATP), afin notamment de satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné.

Autant rien ne justifie de déroger aux règles de droit commun applicable en étendant ce dispositif aux opérations d'aménagement, d'extension ou de prolongement des lignes de tramway ou de TCSP, voire les aménagements des dépôts et ateliers :

- d'une part, parce qu'aucun texte ne confie à la RATP des missions de gestionnaire d'infrastructure sur lesdits biens,
- d'autre part, et surtout, ces opérations font intervenir d'autres partenaires qui, outre d'exercer également la maîtrise d'ouvrage, assurent une part prépondérante du financement de ces opérations (collectivités locales propriétaire des emprises, compétentes en matière de voirie, etc.).

Cependant, il ne ressort ni des dispositions précitées ni de l'article 19 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011, qui clarifie notamment le régime de propriété des biens constitutifs de l'infrastructure réalisés sous le régime de maîtrise d'ouvrage, que les dispositions de l'alinéa 2 de l'article L.1241-4 du code des transports auraient vocation à s'appliquer aux seules opérations d'aménagement, d'extension ou de prolongement des lignes de métro et de RER exploitées par la RATP.

Pour autant, dans la mesure où ce dispositif a vocation à répondre en priorité à la nécessité de tenir compte des exigences de sécurité et d'interopérabilité qui s'attachent aux infrastructures de métro et de RER, l'opportunité d'une modification de la loi visant à préciser le champ d'application de cet article apparaît essentielle.

La proposition de modification concrétise la pertinence du mécanisme de maîtrise d'ouvrage en le corrélant aux opérations d'aménagement, d'extension ou de prolongement pour lesquelles la RATP est gestionnaire d'infrastructure

CD 105

Projet de loi Infrastructures et services de transports - (N°728)

AMENDEMENT

présenté par

Alexis BACHELAY, Florent BOUDIE, Gilles SAVARY, Jean-Philippe MALLE, Annick LEPETIT, Jean-Paul CHANTEGUET, Jean-Yves CAULLET, Yann CAPET, Arnaud LEROY, Jean-Jacques COTTEL, Christophe BOUILLON, Geneviève GAILLARD, Philippe PLISSON, Christian ASSAF, Sylviane ALAUX, Viviane LE DISSEZ, Jean-Louis BRICOUT, Marie-Line REYNAUD, Françoise DUBOIS, Patrick VIGNAL, Alain CALMETTE, Serge BARDY, Philippe BIES, Gilbert SAUVAN et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 4

Après l'article 4, insérer l'article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L173-1 du code de la voirie routière, un nouvel alinéa ainsi rédigé est inséré :

« Dans la région Ile-de-France, les articles L. 171-2 à L. 171-11 sont également applicables, sur délibération de leur assemblée, au Syndicat des transports d'Ile-de-France et aux départements lorsqu'ils assurent la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement en matière de transport public de voyageurs ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les lignes aériennes de contact (LAC) sont nécessaires pour le fonctionnement des tramways. En milieu urbain, l'étroitesse de certaines rues empêche d'accrocher les LAC à des mâts le long des voies et la seule possibilité est de les accrocher en façades des immeubles. Pour cela, il convient de pouvoir instituer des servitudes d'ancrages permettant l'implantation des LAC, procédure plus adaptée que celle de l'expropriation.

Pour cela, il est nécessaire que les dispositions du code de la voirie routière, applicables à la Ville de Paris et étendues aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie ou d'éclairage public ou de transport en commun, soient également applicables au STIF et aux départements lorsqu'ils sont maître d'ouvrage de la réalisation de l'infrastructures tramways.

Projet de loi Infrastructures et services de transports - (N°728)

AMENDEMENT

présenté par

Alexis BACHELAY, Florent BOUDIE, Gilles SAVARY, Jean-Philippe MALLE, Annick LEPETIT, Jean-Paul CHANTEGUET, Jean-Yves CAULLET, Yann CAPET, Arnaud LEROY, Jean-Jacques COTTEL, Christophe BOUILLON, Geneviève GAILLARD, Philippe PLISSON, Christian ASSAF, Sylviane ALAUX, Viviane LE DISSEZ, Jean-Louis BRICOUT, Marie-Line REYNAUD, Françoise DUBOIS, Patrick VIGNAL, Alain CALMETTE, Serge BARDY, Philippe BIES, Gilbert SAUVAN et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 4

Après l'article 4, insérer l'article additionnel ainsi rédigé :

Le deuxième alinéa de l'article L.2125-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques est complété par un 3° rédigé comme suit :

«3°) Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation concerne la réalisation et l'exploitation d'infrastructures de transport en commun».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi n°2009-526 du 12 mai 2009 et la loi n°2010-1658 du 29 décembre 2010 sont venues modifier l'article L 2125-1, en supprimant la possibilité qu'une autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public puisse être délivrée gratuitement lorsque cette occupation ou cette utilisation ne présente pas un objet commercial pour le bénéficiaire de l'autorisation

Ce dispositif permettait, auparavant, aux collectivités locales d'accorder l'occupation gratuite de leur domaine public pour la réalisation et l'exploitation de services publics dénués, par définition, de tout objet commercial, tels que des infrastructures et des services de transport en commun. Aujourd'hui, pour des projets de services publics de transports, il n'est plus légalement possible pour les collectivités d'accorder de telles occupations gratuites : toute occupation de leur domaine ne peut se faire que moyennant le versement d'une redevance.

Le présent amendement vise à rétablir le dispositif précédent, afin de ne pas entraver la réalisation des projets de transport en commun, du fait de surcoûts engendrés par le paiement de redevances d'occupation du domaine public d'un montant pouvant s'avérer très important du fait de l'emprise des projets d'infrastructures de transport – d'autant que ces surcoûts sont, directement ou indirectement, supportés par ces mêmes. A l'heure où les pouvoirs publics recherchent de nouveaux financements à l'amélioration de l'offre de transports ainsi qu'au financement du Grand Paris Express le rétablissement de cette possibilité données aux collectivités devient indispensable.

Projet de loi Infrastructures et services de transports - (N°728)

AMENDEMENT

présenté par

Alexis BACHELAY, Florent BOUDIE, Gilles SAVARY, Jean-Philippe MALLE, Annick LEPETIT, Jean-Paul CHANTEGUET, Jean-Yves CAULLET, Yann CAPET, Arnaud LEROY, Jean-Jacques COTTEL, Christophe BOUILLON, Geneviève GAILLARD, Philippe PLISSON, Christian ASSAF, Sylviane ALAUX, Viviane LE DISSEZ, Jean-Louis BRICOUT, Marie-Line REYNAUD, Françoise DUBOIS, Patrick VIGNAL, Alain CALMETTE, Serge BARDY, Philippe BIES, Gilbert SAUVAN et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 4, insérer l'article suivant:

Le code de l'expropriation est modifié comme suit :

I. L'article L.15-1 est rédigé comme suit :

« Dans le délai d'un mois à compter, soit du paiement de l'indemnité ou, s'il y a obstacle à paiement au sens de l'article R 13-65 du présent code, de sa consignation, soit de l'acceptation ou de la validation de l'offre d'un local de remplacement, les détenteurs sont tenus d'abandonner les lieux. Passé ce délai qui ne peut, en aucun cas, être modifié, même par autorité de justice, il peut être procédé à l'expulsion des occupants. »

II. L'article L.15-2 est rédigé comme suit :

« L'expropriant peut prendre possession, moyennant le paiement ou, s'il y a obstacle à paiement au sens de l'article R 13-65 du présent code, la consignation de la totalité de l'indemnité allouée par le tribunal.

« A la demande de l'expropriant, le juge peut, dans sa décision déterminant le montant de l'indemnité d'expropriation, ordonner à l'exproprié de constituer une garantie, réelle ou personnelle, suffisante pour répondre de l'éventuelle restitution d'une quote part d'indemnité qui se révélerait indue, en cas d'appel de la décision de première instance. Cette garantie ne pourra être supérieure au différentiel entre l'offre de l'expropriant et l'indemnité fixée par le juge. L'exproprié pourra mettre fin à cette constitution de garantie, soit à l'échéance des délais recours de la décision de première instance, soit en cas de confirmation en appel de ladite décision de première instance.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Conseil Constitutionnel, par décision n°2012-226 QPC du 6 avril 2012, a déclaré les dispositions des articles L15-1 et L15-2 du code de l'expropriation contraires à la Constitution, au motif que elles permettaient, en cas d'appel de l'ordonnance du juge fixant l'indemnité d'expropriation, à l'expropriant de prendre possession des biens expropriés moyennant le versement d'une indemnité inférieure à celle fixée par le juge de première instance. L'indemnité n'étant ni juste, ni préalable, ces dispositions allaient à l'encontre des exigences de l'article 17 de la déclaration des droits de l'homme.

Le Conseil a reporté au 1er juillet 2013, l'abrogation effective de ces articles.

Il est néanmoins indispensable de remplacer ces dispositions par un nouveau dispositif, conforme à la Constitution, afin de ne pas retarder, en cas d'appel, la réalisation des projets d'infrastructures, notamment en matière de transport en commun, et de remettre en cause leur équilibre économique au regard des frais financiers qui seront consécutifs aux arrêts de chantier durant la procédure d'appel.

Le présent amendement réintroduit la possibilité à l'expropriant de prendre possession même dans le cas où l'exproprié ferait appel de l'ordonnance du juge fixant l'indemnité d'expropriation, mais à condition de payer (ou, dans les cas limitativement énumérés des obstacles à paiement, de consigner) la totalité du montant fixé par l'ordonnance, ce qui satisfait à l'obligation constitutionnelle de juste et préalable indemnité.

L'amendement permet en outre la possibilité de constitution d'une garantie par l'exproprié en cas d'appel infirmant l'ordonnance du juge de première instance fixant l'indemnité d'expropriation.

CD 108

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 12

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 4 *bis* (nouveau)

Supprimer les signes et les mots :

« , le cas échéant, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Suppression d'une expression redondante.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière
d'infrastructures et de services de transports (N° 728)

AMENDEMENT

*Présenté par M. Guillaume Chevrollier,
et Mme Véronique Louwagie.*

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 5

Avant l'article 5, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Après le quatrième alinéa du I de l'article L.323-1 du code de la route, insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« L'activité d'un centre de contrôle doit s'exercer dans des locaux n'abritant aucune activité de réparation ou de commerce automobile et ne communiquant avec aucun local abritant une telle activité.

« Toutefois, afin d'assurer une meilleure couverture géographique, de répondre aux besoins des usagers ou de réduire les déplacements, un réseau de contrôle agréé ou un centre de contrôle non-rattaché peut utiliser des installations auxiliaires situées dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile pour la seule catégorie des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes. »

EXPOSÉ DES MOTIFS

La décision du 10 octobre 2012 de fermer d'ici à 2016 toutes les installations auxiliaires de contrôle technique concerne sans distinction les véhicules lourds et légers. Or les spécificités des véhicules lourds sont telles que cette décision va avoir de graves conséquences pour les transporteurs routiers. Les centres de contrôle technique seront en effet moins nombreux et donc moins proches. Cela va provoquer une hausse des temps de conduite des chauffeurs devant se rendre vers un autre centre plus éloigné, mais également une augmentation des frais de carburant liée à ce temps de conduite rallongé, et enfin un engorgement des centres avec des délais d'attente pour les visites. Par ailleurs, l'augmentation des déplacements des véhicules liée à la fermeture des installations auxiliaires va contribuer à augmenter le trafic et donc les émissions polluantes mais également présenter des risques en termes de sécurité routière. Cela va en contradiction avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement, de la Conférence environnementale et de la transition énergétique. Face à l'inquiétude grandissante des professionnels devant cette décision brutale de fermer toutes les installations auxiliaires de contrôle technique, et compte tenu du contexte économique et réglementaire déjà particulièrement difficile pour les professionnels de la route, marqué par la crise persistante et par la mise en place de la taxe poids lourds, il est nécessaire d'annuler la suppression des installations auxiliaires de contrôle technique et d'élargir, pour la seule catégorie des véhicules lourds, à tous les acteurs, qu'il soient réseaux de contrôles agréés ou centres de contrôle non-rattachés, la possibilité d'ouvrir des installations auxiliaires de contrôle technique.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

Amendement

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER, Thierry BENOIT

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT ARTICLE 5

Après le quatrième alinéa du I de l'article L.323-1 du code de la route, insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« L'activité d'un centre de contrôle doit s'exercer dans des locaux n'abritant aucune activité de réparation ou de commerce automobile et ne communiquant avec aucun local abritant une telle activité.

« Toutefois, afin d'assurer une meilleure couverture géographique, de répondre aux besoins des usagers ou de réduire les déplacements, un réseau de contrôle agréé ou un centre de contrôle non-rattaché peut utiliser des installations auxiliaires situées dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile pour la seule catégorie des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes. »

EXPOSE DES MOTIFS

La décision du 10 octobre 2012 de fermer d'ici à 2016 toutes les installations auxiliaires de contrôle technique concerne sans distinction les véhicules lourds et légers. Or les spécificités des véhicules lourds sont telles que cette décision va avoir de graves conséquences pour les transporteurs routiers. Les centres de contrôle technique seront en effet moins nombreux et donc moins proches. Cela va provoquer une hausse des temps de conduite des chauffeurs devant se rendre vers un autre centre plus éloigné, mais également une augmentation des frais de carburant liée à ce temps de conduite rallongé, et enfin un engorgement des centres avec des délais d'attente pour les visites. Par ailleurs, l'augmentation des déplacements des véhicules liée à la fermeture des installations auxiliaires va contribuer à augmenter le trafic et donc les émissions polluantes mais également présenter des risques en terme de sécurité routière. Cela va en contradiction avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement, de la Conférence environnementale et de la transition énergétique. Face à l'inquiétude grandissante des professionnels devant cette décision brutale de fermer toutes les installations auxiliaires de contrôle technique, et compte tenu du contexte économique et réglementaire déjà particulièrement difficile pour les professionnels de la route, marqué par la crise persistante et par la mise en place de la taxe poids lourds, il est nécessaire d'annuler la suppression des installations auxiliaires de contrôle technique et d'élargir, pour la seule catégorie des véhicules lourds, à tous les acteurs, qu'il soient réseaux de contrôles agréés ou centres de contrôle non-rattachés, la possibilité d'ouvrir des installations auxiliaires de contrôle technique.

PROJET DE LOI

Portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (N° 728)

AMENDEMENT N°

présenté par

M. Olivier MARLEIX

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 5

Les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels peuvent être agréés au sens du Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 pour réaliser les opérations d'installation et de réparation des chronotachygraphes numériques.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La France se distingue des autres États membres de l'Union européenne en interdisant aux distributeurs et réparateurs de véhicules industriels d'obtenir un agrément pour effectuer les opérations d'installation et d'inspection des chronotachygraphes.

Cela pénalise les transporteurs routiers français qui doivent effectuer des déplacements spécifiquement dédiés à ces opérations vers des centres agréés. Ces déplacements ont un coût lié à l'affectation du chauffeur pour ce temps de conduite, au carburant consommé et à la fiscalité inhérente à l'usage du véhicule.

Par ailleurs, ces déplacements génèrent des émissions polluantes et du trafic qui pourraient être évités respectant ainsi les engagements du Grenelle de l'Environnement et de la Conférence Environnementale.

Il n'existe pas de source communautaire à cette particularité nationale qui crée un régime spécifique à la France ne permettant pas aux professionnels de bénéficier des mêmes conditions d'exercice de leur activité que leurs homologues des autres États membres de l'Union européenne.

Pourtant les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels sont capables d'effectuer ce type d'opérations liées à la mise en service et à la maintenance du véhicule.

Ils devraient donc pouvoir être agréés pour l'installation et l'inspection des chronotachygraphes sous réserve d'acquérir l'équipement nécessaire et de se soumettre à l'encadrement réglementaire requis pour cette activité.

Tel est l'objet de cet amendement.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 3

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 5

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 3 :

« Si, dans ce délai, la collectivité territoriale donne un avis défavorable, le reclassement d'une route ou section de route nationale ne répondant... (*le reste sans changement*) ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 5

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 5

Dans la première phrase de l'alinéa 4, substituer aux mots :

« sa remise en état »,

les mots :

« la remise en état de la route ou section de route nationale ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 7

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 5

Dans la dernière phrase de l'alinéa 4, substituer aux mots :

« à la date du reclassement contradictoirement »,

les mots :

« contradictoirement à la date du reclassement ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 9

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 5

Rédiger ainsi l'alinéa 5 :

« II (*nouveau*). - Le I s'applique six mois après la promulgation de la présente loi. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports n° 728

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par Denis Baupin, François-Michel LAMBERT, Laurence ABEILLE

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 5, insérer l'article suivant :

I. Le Code de la Voirie Routière est ainsi modifié :
Après le 3° de l'article L114-2, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 4° L'interdiction pour l'autorité gestionnaire de la voie de proposer du stationnement entre les passages piétons et les croisements, virages, ou points dangereux ou incommodes pour la circulation publique. La distance maximale entre les deux points concernés est fixée par arrêté de l'autorité gestionnaire de la voie »

II a perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée par la majoration à due concurrence de la dotation globale de fonctionnement, et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts

Exposé sommaire

Cette règle, qui existe déjà dans plusieurs pays d'Europe, permettrait d'éviter les masques à visibilité dangereux créés par le stationnement motorisé, tout en offrant la possibilité de réaliser des « sas cyclistes » ou de créer du stationnement vélo aux abords directs des carrefours.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports n° 728

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par Denis BAUPIN, François-Michel LAMBERT, Laurence ABEILLE

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 5, *insérer l'article suivant* :

I Le Code de la Voirie Routière est ainsi modifié :

Après le 3° de l'article L114-2, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 4° L'obligation pour l'autorité gestionnaire de la voirie de mettre en place, en agglomération et au plus tard le 1^{er} janvier 2015, sur les carrefours à feux, des sas cyclistes dans la zone située entre le feu et la ligne d'effet des feux »

II. La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée par la majoration à due concurrence de la dotation globale de fonctionnement, et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts

Exposé sommaire

Le sas cycliste est un aménagement qui sécurise le démarrage des vélos, visibles devant les motorisés, et facilite et sécurise leur manœuvre en carrefour à feux. Sa généralisation à tous les carrefours à feux en agglomération permettrait d'augmenter le confort et la sécurité des cyclistes

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 11

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 6

À l'alinéa 2, après les mots :

« ainsi que »,

insérer les mots :

« les rémunérations des cocontractants ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par

M. Molac, M. Lambert, M. Baupin, Mme Abeille, Mme Bonneton, Mme Allain

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

Au deuxième alinéa de l'article 283 *quater* du code des douanes, les mots « dont elles sont propriétaires » sont remplacés par les mots « sur leur territoire »

Exposé des motifs

La mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds doit permettre de contribuer au financement d'infrastructures de transport alternatives à la route. Or, certaines infrastructures, notamment portuaires, relèvent désormais des compétences des Régions.

Cet amendement vise donc à permettre aux Régions de percevoir une partie du produit de la taxe afin de financer des infrastructures de transport alternatives à la route.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 13

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 6 bis

- I. À l'alinéa 5, substituer aux mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue aux articles 269 à 283 quinquies », les mots « de la taxe sur les poids lourds prévue au chapitre II du titre X » ;
- II. En conséquence, procéder à la même substitution à l'alinéa 6.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par

M. Lambert, M. Baupin, Mme Abeille, Mme Bonneton, Mme Allain

Article 6 *ter*

Supprimer cet article

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet article, introduit lors de la première lecture au Sénat, permet d'exonérer les véhicules, propriété de l'Etat ou d'une collectivité locale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes.

Cette exonération ne se justifie pas :

- elle représente un manque à gagner pour l'Etat
- elle affaiblit l'efficacité du dispositif fiscal
- elle a un impact environnemental négatif
- elle dédouane les collectivités locales et l'Etat de leur rôle d'exemplarité

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 2

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 6 *ter* (nouveau)

À l'alinéa 1, substituer au mot :

« locale »,

le mot :

« territoriale ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE
SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Ferrand, M. Le Roch, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme
Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, M. Lesage,
M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont & M. Urvoas

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 6 *ter*

Après l'article 6 *ter*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« I. – Dans le 2° de l'article 275 du code des douanes, « 25% » est remplacé par « 30% » et « 40% » est remplacé par « 50% ».

« II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 275 du code des douanes prévoit que les taux kilométriques sont minorés de 25 % pour les régions comportant au moins un département métropolitain classé dans le décile le plus défavorisé selon leur périphéricité au sein de l'espace européen, appréciée au regard de leur éloignement des grandes unités urbaines européennes de plus d'un million d'habitants. Le même article porte à 40% cette minoration pour les régions qui ne disposent pas d'autoroute dont l'usage fait l'objet d'un péage.

Par ces dispositions particulières, le législateur a souhaité tenir compte de l'impact de l'écotaxe pour ces régions périphériques.

Or le dispositif proposé, par sa simplicité, rend l'ensemble des prestations de transport concernées par l'écotaxe et modifie donc l'impact de l'écotaxe sur les différents segments des économies régionales.

Ce nouveau dispositif induit la nécessité de revoir les minorations prévues au 2° de l'article 275 du code des douanes, pour qu'elles puissent en avoir une portée équivalente

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE
SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Ferrand, M. Le Roch, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme
Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, M. Lesage,
M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont & M. Urvoas

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 6 *ter*

I. – L'article 269 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« les transports routiers de pré ou post acheminement d'un transport ferroviaire ne sont pas soumis à la taxe ».

II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le dispositif proposé, par sa simplicité, rend l'ensemble des prestations de transport concernées par l'écotaxe, y compris, sans précisions particulières, les prestations de transport combiné.

Or le développement du transport combiné est un levier important de la nécessaire adaptation du système national de transport.

Il est donc proposé d'exonérer les prestations de transport combiné de l'application de l'écotaxe pour la partie routière du transport.

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE
SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Le Roch, M. Ferrand, Mme Adam, Mme
Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme
Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le
Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, Mme Le
Loch, M. Lesage, M. Marsac, M. Noguès, M.
Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont & M. Urvoas

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 6 *ter*

I. – À l'alinéa 2 de l'article 271 du code des douanes, après les mots :

« par voie réglementaire, »

il est inséré les mots :

« véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail, »

II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSE SOMMAIRE

La production laitière est répartie sur l'ensemble du territoire national. La mise en œuvre du dispositif écotaxe doit se faire dans le cadre de la directive Eurovignette qui permet l'exonération des véhicules dispensés de chrono-tachygraphes, ce qui est le cas des véhicules dédiés à la collecte de lait.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY Franck REYNIER, Thierry BENOIT

ARTICLE 7

Rédiger ainsi l'article 7 :

« Il est ajouté un article L. 283 quinquies au code des douanes ainsi rédigé :

« Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes, le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectué sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.

« Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur d'une seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur d'une seule région.

« Un taux unique est fixé pour les transports effectués entre régions et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est sur plusieurs régions.

« Ces taux sont compris entre 0 et 7 %. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne de la taxe mentionnée au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à cette taxe et supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports.

« La facture fait apparaître cette majoration de prix. »

II. – Le I du présent article est applicable à compter de la date fixée par l'arrêté prévu à la première phrase du C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, en ce qui concerne la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes.

Exposé des motifs

Le présent projet de loi limite le bénéfice de la compensation définie à l'article 7 au seul transport pour compte d'autrui, faisant l'impasse sur le cas d'autres acteurs économiques qui, utilisateurs de la route au même titre que les transporteurs routiers, seront également redevables de l'écotaxe. Il est, en cela, constitutif d'une rupture d'égalité qui n'apparaît pas justifiée, l'ensemble de ces acteurs se trouvant dans une situation objectivement similaire vis-à-vis de l'écotaxe.

Cet amendement vise à revenir sur cette rupture d'égalité, en élargissant le mécanisme défini à l'article 7 à l'ensemble de ces acteurs.

Ce faisant, il entend préserver des secteurs tout aussi fragiles que celui du transport routier, a fortiori dans un contexte de crise, notamment celui des grossistes-distributeurs dont les entreprises livrent quotidiennement les marchandises qu'elles vendent. Elles seront, à ce titre, redevables de l'écotaxe, au même titre que les transporteurs routiers, mais ne pourront bénéficier de la compensation définie à

l'article 7.

Composé à 80% de TPE, ce secteur d'activité se caractérise pourtant par des marges équivalentes à celles réalisées par les transporteurs routiers (+/-1%). Et le surcroît de charges administratives lié à l'acquittement de l'écotaxe ne sera pas moins important pour lui. Faute de compensation, les conséquences sur la viabilité du modèle économique de ces entreprises seront lourdes, l'incidence de l'écotaxe pouvant atteindre jusqu'à 20% du résultat net de ces entreprises.

Il apparaît donc légitime de leur permettre de bénéficier de garanties équivalentes à celles offertes aux transporteurs routiers.

CD 86

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 18

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7

À l'alinéa 4, substituer au mot :

« effectué »,

le mot :

« effectuée ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLEE NATIONALE

XIVème LEGISLATURE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière
d'**infrastructures** et de **services de transports (n°728)**,

AMENDEMENT

présenté par

M. Julien Aubert,

Député

Article 7

Compléter l'alinéa 4 par la phrase :

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

Exposé des motifs

Il s'agit d'un amendement de précision.

La majoration du prix du transport pourra bénéficier à tout intervenant à l'opération de transport qui, dans son contrat ou sa facture, parviendra à identifier la prestation physique de transport routier, même si celui-ci n'est à aucun moment redevable de la taxe. Il en va ainsi des commissaires de transport qui n'effectue aucune opération de transport mais sont des intermédiaires entre le donneur d'ordre, initiateur de la circulation de la marchandise, et le transporteur routier qui effectue réellement le transport.

En précisant l'identité du bénéficiaire de la majoration du prix de transport comme le redevable de la taxe, on exclut ainsi toute possibilité de confusion.

ASSEMBLEE NATIONALE

XIVème LEGISLATURE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière
d'**infrastructures** et de **services de transports (n°728)**,

AMENDEMENT

présenté par

M. Julien Aubert,

Député

Article 7

À l'alinéa 4, substituer aux mots :

« la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini »,

les mots :

« l'opération de transport routier de marchandises contractuellement défini et intégrant l'ensemble des prestations inhérentes à cette opération de transport ».

Exposé des motifs

Il s'agit d'un amendement de précision à la notion de prestation de transport.

Comment identifier la prestation de transport majorable, dans un prix qui comprend toutes sortes d'éléments autres que le transport de la marchandise sur la route du point A au point B ? Les PME de transport routier françaises parviennent aujourd'hui à conserver leur part de marché interne grâce à la valeur ajoutée qu'elles apportent à leur prestation.

La prestation de transport public peut être effectuée soit sous couvert d'un contrat de transport proprement dit, soit sous couvert d'un contrat de location de véhicules avec conducteurs.

Le paquet routier européen constitué notamment par le règlement n° 1071/2009 du 21 octobre 2009 définit l'exercice de la profession de transporteur par route. Il précise la notion d'entreprises de transport public routier de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur.

Il est important de rappeler que, dans certaines circonstances, les transporteurs mettent à disposition de leurs clients leurs véhicules et leurs chauffeurs pour des prestations de courtes, moyennes ou longues durées. Si dans les faits, il s'agit bien d'une prestation de transport, elle fait par habitude

l'objet d'une facturation de location « véhicules + chauffeurs » qui semble alors échapper au bénéfice du mécanisme de majoration.

De plus, dans le calcul des taux de majoration forfaitaire, ma mission tarification routière du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a pris en compte le chiffre d'affaire global du transport routier français. La majoration doit donc porter sur le prix de la prestation globale de transport.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER, Thierry BENOIT

ARTICLE 7

À l'alinéa 4, supprimer les mots : « , quel que soit l'itinéraire emprunté, ».

Exposé des motifs :

L'article L 3222-3 du code des transports indique que la majoration applicable au titre de la prise en compte des taxes acquittées par le transporteur s'applique quel que soit l'itinéraire emprunté.

Dans la mesure où une importante partie du réseau routier ne sera pas soumise à l'écotaxe (notamment la totalité du réseau autoroutier soumis à péage et la totalité des réseaux national, départemental et communal situés sur le territoire des départements de l'Ardèche, des Alpes Maritimes, de la Haute Savoie et du Lot) la majoration du prix des transports ne doit pas s'appliquer dans les situations où il est indiscutable qu'aucune taxe n'a été acquittée par le transporteur.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 20

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7

À l'alinéa 5, substituer par deux fois aux mots :

« d'une »,

les mots :

« de cette ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

PROJET DE LOI

Portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports
(N° 728)

AMENDEMENT N°

présenté par
M. Olivier MARLEIX

ARTICLE 7

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Cependant, pour la détermination du taux, un département peut être rattaché au taux unique tel que défini au sixième alinéa pour tenir compte de la consistance du réseau soumis aux taxes mentionnées au premier alinéa sur les réseaux de transport. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur d'une seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur d'une seule région.

Ces taux sont compris entre 0 et 7%. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne des taxes mentionnées au premier alinéa sur les coûts de transports compte tenu de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de ces taxes. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à ces taxes et supportés par les transporteurs.

Cependant cette disposition risque de créer des inégalités entre les départements à l'intérieur d'une même région dans le cas où le réseau soumis à taxation varie considérablement d'un département à l'autre. À titre d'exemple, une entreprise du département d'Indre-et-Loire, qui possède 15 km de route taxées, aurait un retour de 2,6%, tout comme une entreprise d'Eure-et-Loir, qui aurait pour sa part 476 km de routes taxées sur le département.

Afin d'en tenir compte, cet amendement entend ainsi donner la possibilité de rattacher un département au taux unique prévu pour les transports entre régions (alinéa 6), plutôt qu'au taux uniforme fixé pour sa région.

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE
SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Ferrand, M. Le Roch, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme
Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, Mme Le
Loch, M. Lesage, M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont & M. Urvoas

ARTICLE 7

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la région de chargement ou de déchargement est concernée par le 2 de l'article 275 du code des douanes, la majoration est appliquée d'une part sur la partie de la prestation réalisée dans cette région, par application du taux régional unique pour les transports effectués à l'intérieur de cette région, et d'autre part sur le reste de la prestation, par application du taux interrégional unique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 275 du code des douanes prévoit que les taux kilométriques sont minorés de 25 % pour les régions comportant au moins un département métropolitain classé dans le décile le plus défavorisé selon leur périphéricité au sein de l'espace européen, appréciée au regard de leur éloignement des grandes unités urbaines européennes de plus d'un million d'habitants. Le même article porte à 40% cette minoration pour les régions qui ne disposent pas d'autoroute dont l'usage fait l'objet d'un péage.

Par ces dispositions particulières, le législateur a souhaité tenir compte de l'impact de l'écotaxe pour ces régions périphériques.

Il est important que le dispositif de répercussion de l'écotaxe du transporteur au chargeur n'amène pas, indirectement, à minorer la portée de ces dispositions législatives. L'application d'un taux interrégional uniforme pour toutes les régions, qu'elles soient concernées par les dispositions législatives précitées ou non, induit un lissage de ces dispositions qui en réduit de fait l'impact.

Ainsi, pour concilier la simplicité du dispositif et le respect des dispositions voulues par le législateur lors de la création de l'écotaxe, il est proposé d'appréhender spécifiquement la part du transport dans les régions périphériques pour l'application du taux interrégional.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 22

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7

Rédiger ainsi la première phrase de l'alinéa 7 :

« Les taux mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du présent article sont compris entre 0 et 7 %. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 24

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7

Dans la deuxième phrase de l'alinéa 7, après le mot :

« trafics »,

insérer les mots :

« de poids lourds ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 26

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7

Dans l'avant-dernière phrase de l'alinéa 7, supprimer le mot :

« et ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

Amendement

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER

Article 7

À l'alinéa 7, substituer aux mots :

« Ces taux sont compris entre 0 et 7 %. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne des taxes mentionnées au premier alinéa sur les coûts de transport.... »,

les mots :

« Ces taux correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne des taxes mentionnées au premier alinéa sur les coûts de transport.... ».

Exposé des motifs

Les taux de majoration de la facture de transports tiennent compte « de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de ces taxes.... Ils sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports. »

Il apparaît donc inutile de fixer par la loi un encadrement chiffré de ces taux sous peine d'avoir à modifier une nouvelle fois par la loi cette fourchette en cas de modification d'assiette de l'écotaxe, sachant que les itinéraires concernés, ainsi que le barème des taxes sont fixés par voie réglementaire.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports
n° 728

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par

M. Lambert, M. Baupin, Mme Abeille, Mme Bonneton, Mme Allain

Article 7

À l'alinéa 7, supprimer les mots :

« sont compris entre 0 et 7 %. Ils ».

Exposé des motifs

Les taux de majoration de la facture de transports tiennent compte « de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de ces taxes... Ils sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports. »

Il apparaît donc inutile de fixer par la loi un encadrement chiffré de ces taux sous peine d'avoir à modifier une nouvelle fois par la loi cette fourchette en cas de modification d'assiette de l'écotaxe, sachant que les itinéraires concernés, ainsi que le barème des taxes sont fixés par voie réglementaire.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 16

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7

Rédiger ainsi l'alinéa 8 :

« La facture établie par le transporteur fait apparaître la majoration instituée par le premier alinéa du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER, Thierry BENOIT

ARTICLE 7

À l'alinéa 8, après le mot :

« facture »,

Insérer les mots :

« ou tout autre document commercial ».

Exposé des motifs :

Le texte proposé indique que la facture doit faire apparaître la majoration. Le caractère d'ordre public accordé aux dispositions de cet article L 3222-3 en application de l'article L 3222-9 du code des transports ferait de la facture le seul support de la mention de cette majoration, à l'exclusion de tout autre mode de preuve.

La preuve du respect du dispositif de majoration qui est l'objectif à atteindre doit pouvoir être apportée par tous moyens – nous sommes en matière commerciale-, et notamment par tous documents commerciaux et contractuels attestant que le prix de transport facturé comprend le pourcentage de majoration qui lui est applicable.

Imposer la facture comme support de l'information se révèle en outre très difficilement compatible avec les pratiques de pré facturation opérées par les clients des transporteurs et ira donc à l'encontre de la démarche générale de simplification administrative des entreprises.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER, Thierry BENOIT

ARTICLE 7

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

« Les dispositions qui précèdent s'appliquent de plein droit si les parties n'ont pas retenu d'autres modalités de prise en compte dans le prix de la prestation de transport routier de marchandises de la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes acquittée par le transporteur. »

Exposé des motifs

Indépendamment de son appellation qui en fait un instrument de nature fiscale, l'écotaxe est, au même titre que les péages autoroutiers avec lesquels elle présente d'indiscutables similitudes, un élément parmi d'autres de la structure des coûts du transporteur, et par voie de conséquence une **composante du prix de transport**. Sauf événement exceptionnel ou aléatoire, le transporteur routier maîtrise a priori la part que représentent dans ses coûts ceux relatifs à l'usage des infrastructures, aujourd'hui les péages, demain l'écotaxe.

La prise en compte de la taxe kilométrique par le client du transporteur doit donc **principalement relever de la liberté contractuelle et tarifaire**, le mécanisme de majoration forfaitaire ne devant constituer qu'une exception et s'appliquer pour pallier le silence des parties.

Il est d'autant plus indispensable de préserver cet espace de liberté contractuelle que dans les situations où le dispositif de majoration forfaitaire sera inapplicable, la prise en compte par le client du transporteur de la taxe kilométrique ne sera possible que par la voie contractuelle. Tels sont notamment les cas des prestations globales qui n'identifient pas le prix du transport routier et des prestations de transport routier ne permettant pas de distinguer dans leurs prix la part qui relèverait du taux national de celle qui relèverait d'un ou de plusieurs taux régionaux.

Enfin, le dispositif de majoration forfaitaire présente, en contrepartie de sa simplicité, d'inévitables biais en tête desquels apparaissent le risque pour le transporteur de « sous facturer » et le risque pour le client d'être « sur facturé ». Seul un accord entre le transporteur et son client leur permettrait de corriger ces biais et de prendre en compte le cas échéant la taxe réellement acquittée au titre du transport réalisé.

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE
SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Ferrand, M. Le Roch, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme
Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, Mme Le
Loch, M. Lesage, M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont & M. Urvoas

ARTICLE 7

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

« Lorsque la prestation de transport fait intervenir plusieurs modes de transport, la majoration n'est appliquée que sur la part du prix concernant un transport effectivement routier. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le dispositif proposé, par sa simplicité, rend l'ensemble des prestations de transport concernées par l'écotaxe, y compris, sans précisions particulières, les prestations de transport combinées.

Il est donc nécessaire de préciser que, pour une prestation de transport combiné, seules les parties spécifiquement routières du transport font l'objet d'une majoration.

ASSEMBLEE NATIONALE

XIVème LEGISLATURE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière
d'**infrastructures** et de **services de transports (n°728)**,

AMENDEMENT

présenté par

M. Julien Aubert,

Député

Article 7

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

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

Exposé des motifs

La majoration du prix de la prestation de transport vient en compensation du coût de la taxe, conformément aux dispositions de l'article 11 paragraphe VI de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Elle ne constitue pas une prestation de transport produite et donc n'est pas du chiffre d'affaire. Au contraire, venant compenser la charge financière que représente la taxe dans les comptes d'exploitation des entreprises, elle est bien un transfert de cette charge.

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

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 19

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7

Après les mots :

« pour 2009 »,

supprimer la fin de l'alinéa 12.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 21

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7

Dans l'avant-dernière phrase de l'alinéa 13, après les mots :

« trafics sur »,

insérer le mot :

« les ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

**Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures
et de services de transport (n°728)**

AMENDEMENT

Présenté par Martial SADDIER, Jacques KOSSOWSKI, Franck MARLIN, Jean-Claude BOUCHET,
Jean-Marie SERMIER

ARTICLE 7

Avant la dernière phrase de l'alinéa 13, insérer la phrase suivante :

« Le rapport évalue également l'impact de l'entrée en vigueur de la taxe et/ ou de la majoration forfaitaire sur la répartition modale et sur l'intermodalité ainsi que son impact sur les filières industrielles particulièrement exposées à la concurrence internationale. »

Exposé sommaire

Cet amendement permet d'étendre l'objet du rapport que doit transmettre le Gouvernement au Parlement avant le 1^{er} septembre 2014 à l'ensemble des impacts générés d'une part par l'entrée en vigueur de la taxe et d'autre part par le dispositif de majoration forfaitaire des prix de transport.

Projet de loi n° 728
portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports
Amendement
présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

Article 7

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 13 :

« III. – Avant le 31 décembre 2014, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration instituée par le I du présent article sur les prix du transport. Ce rapport évalue notamment... (le reste sans changement) ».

Exposé des motifs :

Un premier bilan de la mise en œuvre de la taxe poids lourds doit être établi pour l'information du Parlement. Toutefois, la date du 1^{er} septembre 2014, prévue par le Sénat, ne permettra pas d'apprécier les effets de la taxe sur une année pleine. Il paraît plus pertinent, dans la mesure où l'entrée en vigueur effective de la taxe est désormais prévue pour le mois d'octobre 2013, que le Gouvernement établisse et présente un rapport à la fin de l'année 2014.

Les autres modifications proposées par cet amendement sont d'ordre rédactionnel.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER, Thierry BENOIT

Article 7

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

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

Exposé des motifs

L'écotaxe poids-lourds doit entrer en vigueur à compter du 1^{er} octobre prochain sur l'ensemble du territoire.

Cet amendement a pour objet de permettre au Parlement de disposer d'une évaluation de son impact à l'issue d'une année de mise en œuvre.

Celle-ci apparaît nécessaire compte tenu de la complexité du dispositif, de l'ampleur du réseau taxé en France, en comparaison notamment de celui retenu en Allemagne, et de la charge supplémentaire conséquente que l'entrée en vigueur de la taxe représentera pour les entreprises françaises recourant à la route.

Elle permettra, en outre, de faire un point sur d'éventuelles difficultés sectorielles liées à l'application de la taxe et du mécanisme de majoration figurant à l'article 7.

ASSEMBLEE NATIONALE

XIVème LEGISLATURE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière
d'**infrastructures** et de **services de transports (n° 728)**,

AMENDEMENT

présenté par

M. Julien Aubert,

Député

Article additionnel après l'article 7

« Les articles 284 *bis* et 284 *sexies* du code des douanes, relatifs à la taxe spéciale sur certains véhicules routiers sont supprimés. »

Exposé des motifs

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

La directive 2006/38/CE dite Eurovignette II modifie la directive 1999/62/CE. L'écotaxe poids lourds est sa transposition en droit français. Maintenir la taxe à l'essieu française, notamment des PME, vis-à-vis de leurs concurrentes étrangères qui ne la paient pas.

De plus, la suppression de cette taxe respecterait les dispositions de l'article 11 paragraphe VI de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 qui prévoit que « l'Etat étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises ».

PROJET DE LOI (N° 728)
*portant diverses dispositions en matière d'infrastructures
et de services de transports*

AMENDEMENT

Présenté par Alain GEST

Député de la Somme

Article additionnel après l'article 7

I. – Il est ajouté au code des douanes un article 280 *bis* ainsi rédigé :

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

Au sens du présent article ouvrent droit au remboursement les transports d'approche routière des sites ferroviaires, fluviaux et maritimes, dans la limite de 150 km de rayon autour du point de transbordement, donnant lieu à une opération de transbordement directe d'un mode de transport à l'autre soit du contenant de la marchandise, soit de la marchandise elle-même, sans opération intermédiaire de traitement de celle-ci ni modification de son conditionnement. Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget définit les modalités d'application du présent article. »

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

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

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

Exposé des motifs

La mise en œuvre de la taxe kilométrique sur les poids lourds va lourdement pénaliser les services multimodaux de transport de marchandises par rapport aux services 100 % routiers avec lesquels ils sont en concurrence directe. Il s'agit de neutraliser le coût de la taxe kilométrique supportée au titre des transports routiers de pré et de post acheminement en remboursant la totalité au redevable.

La taxe kilométrique PL sera due par tout véhicule assujéti indépendamment de l'usage auquel il sera affecté. Il en résulte que les trajets routiers effectués au titre des transports de pré et post acheminement par mode massifié seront taxés au même titre que les trajets routiers de bout en bout. Dans la mesure où les logistiques multimodales voient leur périmètre de pertinence économique augmenter avec l'augmentation des distances parcourues par le segment de transport massifié elles sont essentiellement en concurrence avec les transports routiers qui empruntent le réseau autoroutier à péage.

Les trajets routiers de pré et post acheminement multimodal pèsent de l'ordre de 40 % à 50 % du coût total du service. Compte tenu de la localisation géographique des terminaux et des sites de transbordement ces trajets sont majoritairement opérés sur le réseau secondaire et seront intégralement taxés alors que les transports routiers avec lesquels ils sont en concurrence ne paieront pas ou paieront très peu de taxe kilométrique dont l'impact sera amorti par l'existence de la partie du trajet réalisée sur le réseau routier concédé à péage.

La mise en œuvre de la taxe kilométrique initialement présentée comme un moyen d'augmenter les coûts du transport routier afin d'entraîner des reports modaux aura donc ceci de paradoxal d'entraîner un effet contraire. La taxation des trajets routiers de pré et post acheminement va en effet augmenter le coût des logistiques multimodales déjà « pénalisées » par les coûts des ruptures de charges inhérents au passage d'un mode de transport à un autre et creuser leur différentiel de compétitivité par rapport aux logistiques routières.

Dans la mesure où les services de transport massifié ont des rendements marginaux le fait de perdre quelques trafics ou clients présente le risque d'en compromettre la viabilité économique et de conduire à leur suppression pure et simple.

C'est en vue de maintenir la viabilité économique des services multimodaux qu'il est nécessaire d'affranchir du coût de la taxe kilométrique les trajets routiers de pré et de post acheminement.

L'impact budgétaire au niveau des recettes de taxes est estimé en année pleine à 24 millions d'euros sur une recette totale de 1,2 millions d'euros (2 %).

Dans la mesure où le dispositif retenu ne permet pas de sortir du champ d'application de la taxe des véhicules en fonction de leur affectation la voie proposée est celle du remboursement a posteriori sur présentation de justificatifs.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER, Thierry BENOIT

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 7

« Les charges ayant été acquittées par les entreprises non inscrites au registre national des entreprises de transport routier, au titre du paiement de la taxe définie aux articles 269 à 283 quater du code des douanes ou de la majoration définie à l'article 7 du présent projet de loi, majorent de plein droit le prix des marchandises qu'elles vendent. »

« La facture fait apparaître la majoration. »

Exposé des motifs

Le présent projet de loi limite le bénéfice de la compensation définie à l'article 7 au seul transport pour compte d'autrui, faisant l'impasse sur le cas d'autres acteurs économiques qui, utilisateurs de la route au même titre que les transporteurs routiers, seront également redevables de l'écotaxe. Il est, en cela, constitutif d'une rupture d'égalité qui n'apparaît pas justifiée, l'ensemble de ces acteurs se trouvant dans une situation objectivement similaire vis-à-vis de l'écotaxe.

Cet amendement vise à limiter l'ampleur de cette rupture d'égalité, en permettant aux acteurs qui ne pourront bénéficier de la majoration de l'article 7 de répercuter les charges ayant résulté du paiement de cette majoration ou de l'écotaxe, sur la partie amont de leur activité, c'est-à-dire avant que les marchandises dont elles sont propriétaires ne soient vendues.

Ce faisant, il entend préserver des secteurs tout aussi fragiles que celui du transport routier, a fortiori dans un contexte de crise, notamment celui des grossistes-distributeurs dont les entreprises livrent quotidiennement les marchandises qu'elles vendent. Elles seront, à ce titre, redevables de l'écotaxe, au même titre que les transporteurs routiers, mais ne pourront bénéficier de la compensation définie à l'article 7.

Composé à 80% de TPE, ce secteur d'activité se caractérise pourtant par des marges équivalentes à celles réalisées par les transporteurs routiers (+/-1%). Et le surcroît de charges administratives lié à l'acquittement de l'écotaxe ne sera pas moins important pour lui. Faute de compensation, les conséquences sur la viabilité du modèle économique de ces entreprises seront lourdes, l'incidence de l'écotaxe pouvant atteindre jusqu'à 20% du résultat net de ces entreprises.

Il apparaît donc légitime de leur permettre de bénéficier de garanties équivalentes à celles offertes aux transporteurs routiers.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER, Thierry BENOIT

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 7

« Pour prendre en compte les charges résultant du paiement de la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes ou de la majoration définie à l'article 7 du présent projet de loi, les entreprises non inscrites au registre national des entreprises de transport routier majorent de plein droit le prix de vente des marchandises qu'elles livrent ou collectent d'un montant forfaitaire, au titre de leur contribution à l'entretien des infrastructures routières. Un arrêté du Ministre des transports vient définir les conditions d'établissement de ce forfait. »

« La facture fait apparaître la majoration. »

Exposé des motifs

Le présent projet de loi limite le bénéfice de la compensation définie à l'article 7 au seul transport pour compte d'autrui, faisant l'impasse sur le cas d'autres acteurs économiques qui, utilisateurs de la route au même titre que les transporteurs routiers, seront également redevables de l'écotaxe. Il est, en cela, constitutif d'une rupture d'égalité qui n'apparaît pas justifiée, l'ensemble de ces acteurs se trouvant dans une situation objectivement similaire vis-à-vis de l'écotaxe.

Cet amendement vise à limiter l'ampleur de cette rupture d'égalité, en permettant aux opérateurs qui ne pourront s'appuyer sur l'article 7 de bénéficier d'un dispositif de majoration de plein droit, équivalent de celui prévu pour les transporteurs routiers. Celui-ci est forfaitisé pour tenir compte de l'impossibilité dans laquelle se trouveront ces opérateurs d'évaluer a priori avec exactitude les charges qui résulteront du paiement de l'écotaxe sur la partie aval de leurs activités (livraison).

Ce faisant, il entend préserver des secteurs tout aussi fragiles que celui du transport routier, a fortiori dans un contexte de crise, notamment celui des grossistes-distributeurs dont les entreprises livrent quotidiennement les marchandises qu'elles vendent. Elles seront, à ce titre, redevables de l'écotaxe, au même titre que les transporteurs routiers, mais ne pourront bénéficier de la compensation définie à l'article 7.

Composé à 80% de TPE, ce secteur d'activité se caractérise pourtant par des marges équivalentes à celles réalisées par les transporteurs routiers (+/-1%). Et le surcroît de charges administratives lié à l'acquiescement de l'écotaxe ne sera pas moins important pour lui. Faute de compensation, les conséquences sur la viabilité du modèle économique de ces entreprises seront lourdes, l'incidence de l'écotaxe pouvant atteindre jusqu'à 20% du résultat net de ces entreprises.

Il apparaît donc légitime de leur permettre de bénéficier de garanties équivalentes à celles offertes aux transporteurs routiers.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 23

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7 bis

À l'alinéa 4, substituer aux mots :

« leur est applicable »,

les mots :

« est applicable à ces contrats de location ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 25

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 7 *ter*

À la fin de l'alinéa 2, substituer au mot :

« taxé »,

le mot :

« taxable ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER, Thierry BENOIT

Article additionnel après l'article 7 *ter*

Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports sont insérés deux articles ainsi rédigés :

Art. L. 3230 – Les entreprises qui transportent à l'aide de leurs propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur une marchandise dont elles sont propriétaires ou qui a été vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée, traitée ou réparée par elles effectuent un transport privé de marchandises.

Art. L. 3231 – Pour les entreprises visées à l'article L 3230 le prix de la prestation afférente à la marchandise transportée ou le prix de vente de la marchandise transportée est majorée de plein droit les charges liées aux taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes dont elles se sont acquittées.

Exposé des motifs

Au titre de la prise en compte de l'écotaxe poids lourds dans les prix de transport de marchandises , l'article 7 du projet de loi vise à imposer aux transporteurs routiers transportant la marchandise de leurs clients (exerçant donc une activité de transport pour compte d'autrui) d'appliquer sur leurs prix de transport une majoration forfaitaire (nouvelle rédaction de l'article L 3222-3 du code des transports).

Dans la mesure où le champ d'application de l'écotaxe poids lourds couvre tous les véhicules assujettis sans tenir compte de leur affectation, il en résulte qu'elle s'appliquera également aux exploitants des véhicules les utilisant pour leur propre compte au titre de l'exercice de leur activité principale de négoce de marchandises, mais aussi de location, de production, d'extraction, de transformation, de traitement ou de réparation de marchandises. Sont notamment visées les entreprises relevant des secteurs du bâtiment, des travaux publics, du commerce interentreprises, de la location et l'entretien de linge, du négoce agricole, de la meunerie etc.

La diversité des métiers concernés se traduit par une extrême diversité de la part que représente le poste « transport » dans le prix des prestations réalisées et interdit ainsi toute majoration forfaitaire au titre des taxes kilométriques acquittées. En revanche rien ne justifie de priver ces entreprises de pouvoir imposer à leurs clients la répercussion de l'écotaxe dans leurs prix. Il est d'autant plus indispensable de leur accorder ce droit afin de maintenir l'équilibre économique des contrats

pluriannuels de prestations conclus avant la mise en œuvre de l'écotaxe.

L'amendement a pour objet d'ajouter après l'article 7 ter du projet de loi adopté par le Sénat un article additionnel qui crée dans le titre III du livre II de la 3^e partie du code des transports un chapitre intitulé « Transport routier privé de marchandises » comportant un article L 3230 qui définit le transport pour compte propre et un L3231 qui accorde aux entreprises concernées le droit de majorer leurs prix du coût que représente l'écotaxe kilométrique.

CD 88

Projet de loi n°728 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

Présenté par Bertrand PANCHER, Yannick FAVENNEC, Stéphane DEMILLY, Franck REYNIER, Thierry BENOIT

ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 7 ter

L'article 276 du code des douanes est complété par les mots : « *lorsqu'ils circulent sur le réseau mentionné à [l'article 270](#)* ».

Exposé des motifs :

Lors des débats devant le Sénat, M Cu villier a exposé les faits suivants : « *S'agissant des trajets locaux, toutes les voiries, notamment départementales, ne sont pas soumises à l'écotaxe poids lourds ; c'est même une extrême minorité de ces voiries qui est concernée. Aujourd'hui, ce sont 5 000 kilomètres du réseau local qui sont soumis à cette écotaxe, soit 1,3 % du réseau local départemental et 0,5 % du réseau local total.* » Dans ces conditions, il ne paraît pas opportun d'obliger l'ensemble des véhicules immatriculés en France de s'équiper d'un système électronique embarqué, dès lors qu'ils ne passeront jamais sur le réseau concerné.

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE
SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Ferrand, M. Le Roch, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme
Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, Mme Le
Loch, M. Lesage, M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont & M. Urvoas

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 7 *ter*

L'article 283 quater du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'Agence de financement des infrastructures de transport de France affecte une partie du produit de la taxe au développement des infrastructures portuaires décentralisées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 283 quater du code des douanes dispose que le produit de la taxe est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et que le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont les collectivités sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents, leur est reversé.

Une des motivations de la création de l'écotaxe est d'encourager les investissements sur des infrastructures permettant le développement des modes alternatifs à la route. Parmi ceux-ci, le mode maritime est important, et le développement des ports doit donc pouvoir bénéficier d'une partie des produits de l'écotaxe. Or, sans précision particulière, la répartition des compétences portuaires issue de la loi du 13 août 2004 induit que les ports décentralisés ne bénéficieront pas naturellement du produit de la taxe, l'AFITF n'intervenant pas pour les ports décentralisés comme en a témoigné l'absence de volets portuaires dans les CPER 2007-2013.

Il est donc proposé de prévoir explicitement ces infrastructures comme bénéficiaires du produit de la taxe quelle que soit la collectivité compétente.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport (n°728)

AMENDEMENT

Présenté par Martial SADDIER, Jacques KOSSOWSKI, Franck MARLIN, Julien AUBERT, Jean-Claude BOUCHET, Jean-Marie SERMIER

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 7, *insérer l'article suivant* :

I. – Il est ajouté au code des douanes un article 2802 *bis* :

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

Au sens du présent article ouvrent droit au remboursement les transports d'approche routière des sites ferroviaires, fluviaux et maritimes, dans la limite de 150 Km de rayon autour du point de transbordement, donnant lieu à une opération de transbordement directe d'un mode de transport à l'autre soit du contenant de la marchandise, soit de la marchandise elle-même, sans opération intermédiaire de traitement de celle-ci ni modification de son conditionnement.

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

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

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

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

Exposé sommaire

La mise en œuvre de la taxe kilométrique sur les poids lourds va lourdement pénaliser les services multimodaux de transport de marchandises par rapport aux services 100% routiers avec lesquels ils sont en concurrence directe. Il s'agit de neutraliser le coût de la taxe kilométrique supportée au titre des transports routiers de pré et de post acheminement en remboursant la totalité au redevable.

La taxe kilométrique PL sera due par tout véhicule assujéti indépendamment de l'usage auquel il sera affecté. Il en résulte que les trajets routiers effectués au titre des transports de pré et post acheminement par mode massifié seront taxés au même titre que les trajets routiers de bout en bout.

Dans la mesure où les logistiques multimodales voient leur périmètre de pertinence économique augmenter avec l'augmentation des distances parcourues par le segment de transport massifié elles sont essentiellement en concurrence avec les transports routiers qui empruntent le réseau autoroutier à péage.

Les trajets routiers de pré et post acheminement multimodal pèsent de l'ordre de 40% à 50% du coût total du service. Compte tenu de la localisation géographique des terminaux et des sites de transbordement ces trajets sont majoritairement opérés sur le réseau secondaire et seront intégralement taxés alors que les transports routiers avec lesquels ils sont en concurrence ne paieront pas ou paieront très peu de taxe kilométrique dont l'impact sera amorti par l'existence de la partie du trajet réalisée sur le réseau routier concédé à péage.

La mise en oeuvre de la taxe kilométrique initialement présentée comme un moyen d'augmenter les coûts du transport routier afin d'entraîner des reports modaux aura donc ceci de paradoxal d'entraîner un effet contraire. La taxation des trajets routiers de pré et post acheminement va en effet augmenter le coût des logistiques multimodales déjà « pénalisées » par les coûts des ruptures de charge inhérents au passage d'un mode de transport à un autre et creuser leur différentiel de compétitivité par rapport aux logistiques routières.

Dans la mesure où les services de transport massifié ont des rendements marginaux le fait de perdre quelques trafics ou clients présente le risque d'en compromettre la viabilité économique et de conduire à leur suppression pure et simple.

C'est en vue de maintenir la viabilité économique des services multimodaux qu'il est nécessaire d'affranchir du coût de la taxe kilométrique les trajets routiers de pré et de post acheminement.

L'impact budgétaire au niveau des recettes de taxes est estimé en année pleine à 24 M € sur une recette totale de 1,2 Mds€ (2%).

Dans la mesure où le dispositif retenu ne permet pas de sortir du champ d'application de la taxe des véhicules en fonction de leur affectation la voie proposée est celle du remboursement a posteriori sur présentation de justificatifs.

Les services du ministère en charge des transports ont estimé que sur un trafic routier total de 33 Mds de PL x KM, 10 Mds de PL x KM (1/3) utiliserait le réseau taxé permettant de dégager une recette annuelle de taxe de 1,2 Mds €.

Le transport intérieur routier de marchandises au moyen de véhicules de plus de 3,5 tonnes s'élève en 2011 à 294 Mds de T x K.

Dans un scénario optimiste le trafic intérieur de transports combinés et services similaires se situe autour de 10 Mds de T x K dont on évalue à 20% la part réalisée sur le domaine routier, soit 2 Mds de T x K.

En transposant les proportions de trafics au volume on considère que 98 Mds de T x K (1/3 x 294) génèrent la recette de taxe PL de 1,2 Mds €.

En partant du postulat que la totalité des trafics routiers de pré et de post acheminement empruntera le réseau taxé la recette de taxe qu'ils génèreront peut être estimée à 24 M € (2Mds Tx K /98 Mds T x K arrondi à 2%).

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport (n°728)

AMENDEMENT

Présenté par Martial SADDIER, Jacques KOSSOWSKI, Franck MARLIN, Jean-Claude BOUCHET,
Jean-Marie SERMIER

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 7 *ter*, insérer l'article suivant

Le code des transports est ainsi modifié :

I – Article L 3230 du code des transports :

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

II – Article L 3231 du code des transports :

« Pour les entreprises visées à l'article L 3230 le prix de la prestation afférente à la marchandise transportée ou le prix de vente de la marchandise transportée est majorée de plein droit les charges liées aux taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes dont elles se sont acquittées. »

EXPOSE SOMMAIRE

Au titre de la prise en compte de l'écotaxe poids lourds dans les prix de transport de marchandises, l'article 7 du projet de loi vise à imposer aux transporteurs routiers transportant la marchandise de leurs clients (exerçant donc une activité de transport pour compte d'autrui) d'appliquer sur leurs prix de transport une majoration forfaitaire (nouvelle rédaction de l'article L 3222-3 du code des transports).

Dans la mesure où le champ d'application de l'écotaxe poids lourds couvre tous les véhicules assujettis sans tenir compte de leur affectation il en résulte qu'elle s'appliquera également aux exploitants des véhicules les utilisant pour leur propre compte au titre de l'exercice de leur activité principale de négoce de marchandises, mais aussi de location, de production, d'extraction, de transformation, de traitement ou de réparation de marchandises. Sont notamment visées les entreprises relevant des secteurs du bâtiment, des travaux publics, du commerce interentreprises, de la location et l'entretien de linge, du négoce agricole, de la meunerie etc...

La diversité des métiers concernés se traduit par une extrême diversité de la part que représente le poste « transport » dans le prix des prestations réalisées et interdit ainsi toute majoration forfaitaire au titre des taxes kilométriques acquittées. En revanche rien ne justifie de priver ces entreprises de

pouvoir imposer à leurs clients la répercussion de l'écotaxe dans leurs prix. Il est d'autant plus indispensable de leur accorder ce droit afin de maintenir l'équilibre économique des contrats pluriannuels de prestations conclus avant la mise en œuvre de l'écotaxe.

L'amendement a pour objet d'ajouter après l'article 7 ter du projet de loi adopté par le Sénat un article additionnel qui crée dans le titre III du livre II de la 3^{ème} partie du code des transports un chapitre intitulé « Transport routier privé de marchandises » comportant un article L 3230 qui définit le transport pour compte propre et un L 3231 qui accorde aux entreprises concernées le droit de majorer leurs prix du coût que représente l'écotaxe kilométrique.

CD 114

**Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures
et de services de transport (n°728)**

AMENDEMENT

Présenté par Martial SADDIER, Jacques KOSSOWSKI, Franck MARLIN, Julien AUBERT, Jean-Claude BOUCHET, Jean-Marie SERMIER

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 7 *ter*, insérer l'article suivant :

L'alinéa 2 de l'article 271 du code des douanes est complété par les mots suivants :

« et les véhicules approvisionnant en énergie le consommateur final »

EXPOSE SOMMAIRE

L'activité de distribution d'énergies (bois, fioul, GPL) utilise pour les livraisons à domicile des particuliers, des TPE et des exploitants agricoles les routes appartenant aux collectivités territoriales qui sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic en provenance des autoroutes à péages ou de routes soumises à cette taxe.

Cette activité est en concurrence directe sur le secteur bois énergie avec les exploitants agricoles. Un alignement de traitement au regard de la taxe est donc indispensable pour ne pas pénaliser ce secteur d'activité.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 129

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 8

À l'alinéa 6, substituer au mot :

« visés »,

le mot :

« mentionnés ».

EXPOSE DES MOTIFS

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 27

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 8

Rédiger ainsi l'alinéa 8 :

« Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des dispositions qui font l'objet d'un report en application du deuxième alinéa du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 130

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 8

À l'alinéa 9, substituer aux mots :

« du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 »,

les mots :

« (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité ».

EXPOSE DES MOTIFS

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 17

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 8

Rédiger ainsi les alinéas 10 et 11 :

« *Art. L. 3115-3* – L’application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité en ce qui concerne certains services réguliers peut faire l’objet d’un report pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1^{er} mars 2013, renouvelable une fois, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, dès lors qu’une part importante desdits services, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l’Union européenne.

« Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l’économie précise la date d’application des dispositions qui font l’objet d’un report en application du premier alinéa du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 131

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 8

Rédiger ainsi l'alinéa 14 :

« *Art. L. 3115-4* – Les articles 1^{er} à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels mentionnés au chapitre II du présent titre, lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne. ».

EXPOSE DES MOTIFS

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 15

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 8

Rédiger ainsi les alinéas 17 et 18 :

« *Art. L. 3115-5* – L'application du *b* du 1 de l'article 16 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité peut, pour la formation des conducteurs, faire l'objet d'un report s'agissant des services mentionnés aux articles L. 3115-1, L. 3115-2 et L. 3115-3, pour une période maximale de cinq ans à compter du 1^{er} mars 2013.

« Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application de la disposition qui fait l'objet d'un report en application du premier alinéa du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transport - (n° 728)

AMENDEMENT

CD 127

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteure

ARTICLE 9

À l'alinéa 10, substituer à la référence

« L. 4221-3 »

la référence

« L. 4321-3 ».

EXPOSE DES MOTIFS

Correction d'une erreur de référence.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports n° 728

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par Denis BAUPIN, François-Michel LAMBERT, Laurence ABEILLE

ARTICLE ADDITIONNEL APRES ARTICLE 9, insérer l'article suivant :

I. Après l'article L411-1 du Code de la route, il est inséré un article additionnel ainsi rédigé :
« Dans les rues limitées à 30 km/h et au plus tard le 1^{er} janvier 2015, toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police »

II. La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée par la majoration à due concurrence de la dotation globale de fonctionnement, et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Exposé sommaire

Cet amendement vise à étendre aux rues dont la vitesse est limitée à 30 km/h l'obligation de mettre en place des double-sens cyclables à l'instar des zones apaisées (zones 30, zones de rencontre) où elle s'applique depuis 2008, dans le cadre et l'esprit de la démarche nationale du Code de la rue initiée en 2006.

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports n° 728

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par Denis BAUPIN, François-Michel LAMBERT, Laurence ABEILLE

ARTICLE ADDITIONNEL APRES ARTICLE 9, insérer l'article suivant :

1. I. - I. - Le code de la route est ainsi modifié :

Après le 12° de l'article L. 130-4 est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 13° Les agents des personnes morales de droit public ou privé chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie, agréés par le préfet, ou à Paris, par le préfet de police. » ;

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

« 14° Aux comptes directs du Trésor. Les personnes morales de droit public ou privé, chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie dans les conditions prévues par l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales, obtiennent communication de l'identité et de l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, dès lors qu'elles ont pour seul but de lui adresser un formulaire de redevance forfaitaire constatant une infraction à la réglementation sur le stationnement payant, par l'intermédiaire d'un serveur national mis en place par les services de l'État selon des modalités fixées par arrêté conjoint du ministre des finances et du ministre de l'intérieur .»

II. - Le code de procédure pénale est ainsi modifié :

1. Après l'article 529-11 (création contravention radars), il est inséré une division additionnelle ainsi rédigé :

« Section II ter.

« Dispositions applicables aux contraventions en matière de stationnement payant

« Art. 529-12. - Pour les contraventions en matière de stationnement payant, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521 (amende de classe 2-5 relève comp police), par une transaction passée entre le contrevenant et l'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 (compétence du maire en matière définition stationnement) du code général des collectivités territoriales.

« Art. 529-13. - La transaction est réalisée par le versement d'une redevance forfaitaire instituée par l'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 et du 2° de l'article L. 2122-22 du code général des collectivités territoriales. Le montant de la redevance forfaitaire ne peut être supérieur à la somme exigée pour une journée complète de stationnement, sans pouvoir excéder un montant défini par décret en Conseil d'État.

« Ce versement est effectué entre les mains de l'agent verbalisateur au moment de la constatation de l'infraction ou, dans les quinze jours à compter de cette constatation, auprès du service indiqué dans la proposition de transaction apposée sur le véhicule.

« À défaut d'un versement effectué selon ces modalités ou d'apposition de la proposition de transaction sur le véhicule, la proposition de transaction est adressée par courrier au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Il est alors ajouté à la somme due le montant des frais de constitution de dossier. Le paiement doit être réalisé auprès du service indiqué dans la proposition de transaction dans un délai de quarante-cinq jours à compter de cet envoi. Ce délai est porté à soixante jours en cas de paiement par télépaiement.

« L'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales peut demander aux services de l'État d'adresser, pour son compte, la proposition de transaction. Les données d'immatriculation et d'infraction sont en ce cas transmises aux services de l'État, dans des conditions fixées par décret.

« Art. 529-14. - Le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule, dans le délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi de la proposition de transaction, une protestation auprès de l'autorité publique en charge du stationnement payant sur voirie. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infraction, est transmise au ministère public.

« Art. 529-15. - À défaut de paiement ou de protestation dans les délais mentionnés aux articles 529-13 et 529-14, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'autorité publique compétente au ministère public, et le titulaire du certificat d'immatriculation ou l'une des personnes visées aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route devient alors redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée au profit du Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public.

« Art. 529-16. - La réclamation contre l'avis d'amende forfaitaire majorée prévue par l'article 530 du présent code n'est recevable que si elle est adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. » ;

2. Dans le premier alinéa de l'article 530, les mots : « ou au second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : «, au second alinéa de l'article 529-5 ou à l'article 529-15 » ;

CD 126

3. Dans le premier alinéa de l'article 530-1, après la référence : « 529-5 », sont insérés les mots : « ou de l'article 529-14, » ;

4. Le deuxième alinéa de l'article 707-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les comptables du Trésor en charge du recouvrement des amendes bénéficient d'un droit de consultation directe du fichier national d'immatriculation des véhicules. ».

III. - Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1. L'article L. 2213-6 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Est instituée une redevance forfaitaire telle que mentionnée à l'article 529-13 du code de procédure pénale, exigible du contrevenant en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des droits précités relatifs au stationnement payant sur la voie publique.

« La gestion du stationnement payant sur la voie publique peut être confiée par convention à une personne morale de droit public ou privé dans le respect des règles de mise en concurrence propres à chaque catégorie de contrat. Cette convention ne peut pas avoir pour objet ou pour effet de dessaisir le maire des attributions qui lui sont dévolues par les articles L. 2213-1 à L. 2213-6 et en particulier la fixation des droits et redevances précités de stationnement.

« Lorsque les communes gèrent le stationnement payant sur voirie en régie directe, les recettes de stationnement payant sont encaissées par un régisseur de recettes » ;

2. L'article L. 2333-87 est complété par un alinéa ainsi rédigé : fixation tarifs stationnement

« La délibération établissant les tarifs de stationnement détermine également le montant de la redevance forfaitaire qui est due par le contrevenant en cas de non-paiement de la redevance de stationnement, conformément aux dispositions des articles 529-12 à 529-16 du code de procédure pénale. » ;

3. Après l'article L. 2333-87, il est inséré un article L. 2333-87-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-87-1. - I. - Le montant des redevances et des redevances forfaitaires mentionnées à l'article L. 2333-87 et, le cas échéant, celui des frais de constitution du dossier, est acquis à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent en vertu de l'article L. 2333-87 du présent code.

« Dans le cas où la proposition de transaction mentionnée à l'article 529-13 du code de procédure pénale a été adressée au contrevenant par l'État, agissant pour le compte de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent, une fraction du montant de la transaction correspondant aux frais de constitution du dossier reste acquise à l'État selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État.

CD 126

« La commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte compétent transmet à l'État l'information concernant le montant des redevances forfaitaires encaissées, quelles que soient les modalités choisies pour la gestion du stationnement payant sur voirie, selon une fréquence et des modalités déterminées par décret en Conseil d'État.

« II. – Par dérogation au I du présent article, une partie du produit brut des redevances forfaitaires perçues par les communes, les établissements publics de coopération intercommunale ou les syndicats mixtes situés en région d'Île-de-France, quelles que soient les modalités choisies pour leur encaissement, est reversée à la région d'Île-de-France et au Syndicat des transports d'Île-de-France, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;

4. L'article L. 2321-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 3^o Les dépenses occasionnées par l'application du II de l'article L. 2333-87-1. » ;

5. Le dernier alinéa de l'article L. 2512-14 est complété par les mots : « ou, en matière de stationnement payant sur voirie, par des agents des personnes morales de droit public ou privé auxquelles la gestion du stationnement payant sur voirie a, le cas échéant, été confiée, agréés par le préfet de police. » ;

6. L'article L. 2512-14 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sur les voies et portions de voies mentionnées aux deuxième et quatrième alinéas du présent article, la redevance forfaitaire prévue par l'article 529-13 du code de procédure pénale est établie après avis conforme du préfet de police. » ;

7^o Le 6^o de l'article L. 1617-5 est ainsi modifié :

a) Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il comprend notamment un droit d'accès au fichier national d'immatriculation des véhicules. »

b) Dans le troisième alinéa, le mot : « débiteurs » est remplacé par le mot : « redevables ».

IV. – Le quatrième alinéa (3^o) de l'article 1-1 de l'ordonnance n^o 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est ainsi rédigé :

« 3^o La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales, ainsi que la part du montant des redevances forfaitaires relatives au stationnement payant sur voirie dans les conditions prévues au II de l'article L. 2333-87-1 du même code. »

V. – Sans préjudice de l'application de l'article 529-13 du code de procédure pénale et des articles L. 2213-6 et L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, le montant de la redevance forfaitaire prévue à l'article 529-13 du code de procédure pénale, applicable par défaut à la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions, est fixé par décret en Conseil d'État.

CD 126

VI. - Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application :

1^o Des dispositions résultant du 1^o du I du présent article, conformément aux dispositions de l'article 530-3 du code de procédure pénale ;

2^o Des dispositions résultant des 1^o à 7^o du II du présent article ;

3^o Des dispositions résultant du IV et du V du présent article.

VII. - Les dispositions des sections I à V du présent article entrent en vigueur le 1er janvier 2014.

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

Exposé sommaire

Cet amendement a pour objet d'améliorer le traitement des infractions mises en œuvre en cas de manquement d'un automobiliste aux obligations liées au stationnement payant sur voirie et de renforcer la maîtrise des collectivités locales sur le dispositif général du stationnement payant, pour en faire un instrument au service de leur politique de déplacements. Il vise à étendre au stationnement payant sur voirie, qui relève aujourd'hui du régime des contraventions pénales de la première classe, un mécanisme de transaction comparable à celui qui existe pour les infractions commises en matière de transports publics, qu'il s'agisse de la SNCF, de la RATP ou des transports urbains.

Le dispositif proposé prévoit pour le contrevenant à l'obligation d'acquitter la redevance de stationnement la possibilité de régler, par la voie d'une transaction, une redevance forfaitaire auprès de l'autorité compétente. En pratique, l'amende forfaitaire actuelle de 11 euros, de nature pénale, sera remplacée par une redevance forfaitaire dont le montant sera fixé par les autorités organisatrices locales.

Le paiement de la redevance forfaitaire ainsi que son tarif seront instaurés, pour les emplacements de stationnement payant, par le maire, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation des transports urbains. Le dispositif a en effet vocation à s'appliquer quel que soit le fondement juridique de l'instauration du stationnement payant, qu'elle relève du pouvoir de police du maire ou d'une compétence de gestion domaniale.

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS – (N°728)

N° CD 1

AMENDEMENT

présenté par
M. Jean-Paul Chanteguet,
président de la commission du développement durable

X

Article additionnel après l'ARTICLE 11

Après l'article 11, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Un an au plus tard après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport analysant les conséquences de la réglementation relative à la circulation des poids-lourds de 44 tonnes sur le report modal et l'état des infrastructures routières utilisées. Ce rapport établira un bilan environnemental et socio-économique en évaluant notamment les trafics concernés, les coûts ou les gains pour la collectivité nationale, les effets sur les émissions de CO₂, et les impacts sur les chaussées, »

EXPOSÉ SOMMAIRE

A la suite de la publication de la loi « Grenelle I » du 3 août 2009, le Conseil général de l'environnement et du développement durable a établi un premier bilan de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes dans l'hypothèse du maintien des véhicules à 5 essieux ou de l'obligation du passage à 6 essieux.

La réglementation a évolué sans cesse depuis trois ans. Le dispositif retenu par le décret n°2011-64 du 17 janvier 2011 et de l'arrêté d'application du même jour a autorisé la circulation des 44 tonnes en lien avec la mise en place de l'éco-redevance poids lourds et prévu l'obligation du 6^{ème} essieu à partir de 2014 pour les véhicules neufs. L'article 92 de la loi de simplification du droit du 22 mars 2012, dite « loi Warsmann » a supprimé l'obligation du sixième essieu et a conduit le Gouvernement à étudier un nouveau dispositif. C'est ainsi que le décret n°2012-1359 du 4 décembre 2012 autorise, à partir du 1^{er} janvier de cette année, la circulation des véhicules de 44 tonnes à cinq essieux mais, en accord avec la profession, en limitant la charge à l'essieu afin de réduire l'impact sur les voiries.

On voit bien le besoin d'établir un bilan de la circulation des poids lourds de 44 tonnes. Un délai d'une année après la promulgation de la loi paraît nécessaire pour effectuer un tel bilan.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 33

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 12

Substituer à la première phrase de l'alinéa 4 les deux phrases suivantes :

« L'autorité administrative met en demeure le propriétaire et, le cas échéant, l'occupant d'un bateau de quitter les lieux lorsque son stationnement, en violation de la loi ou du règlement général de police de la navigation intérieure, compromet la conservation, l'utilisation normale ou la sécurité des usagers des eaux intérieures. À l'expiration d'un délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures après la mise en demeure, elle procède au déplacement d'office du bateau. »

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel, voué à éviter une formulation excessivement complexe de la procédure de déplacement d'office.

AMENDEMENT

N° CD 34

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 12

Dans la seconde phrase de l'alinéa 5, après le mot :

« déplacement »,

insérer les mots :

« d'office ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de cohérence.

AMENDEMENT

N° CD 35

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 12

À l'alinéa 8, après les deux occurrences du mot :

« déplacement »,

insérer les mots :

« d'office ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de cohérence.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 36

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 13

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« Ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie définies par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16 et L. 2132-17 : »

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 37

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 13

À l'alinéa 5, après le mot :

« maire »,

Supprimer le signe :

« , »

et insérer le mot :

« et ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.

AMENDEMENT

N° CD 38

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 13

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« 5° Les agents mentionnés à l'article L. 2132-21. »

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de cohérence rédactionnelle.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 39

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 13

À l'alinéa 8, substituer aux mots :

« aux premier à cinquième alinéa »

les mots :

« aux 1° à 5° ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de conséquence.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 40

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 15

À l'alinéa 4, substituer aux mots :

« l'expression »

les mots :

« les mots ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

AMENDEMENT

N° CD 41

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 15

Dans la première phrase de l'alinéa 6, après le mot :

« entrave »,

insérer le mot :

« prolongée ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de cohérence.

AMENDEMENT

N° CD 42

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 15

À l'alinéa 11, après le mot/

« déchéance »,

insérer les mots/

« des droits ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 43

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 15

À l'alinéa 12, supprimer les mots :

« sur le navire ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 44

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 15

À l'alinéa 14, après le mot :

« notifiées »,

insérer les mots :

« au propriétaire ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 45

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 15

Compléter l'alinéa 18 par les mots :

« pour démantèlement ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 46

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 15

Dans la première phrase de l'alinéa 19, après le mot :

« les »

insérer les mots :

« droits et ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de cohérence.

AMENDEMENT

N° CD 47

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 16

À l'alinéa 4, substituer aux mots :

« termes et expressions »

le mot :

« mots ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 48

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 16

À l'alinéa 7, après chaque occurrence du mot :

« fonds »,

Insérer les mots :

« d'indemnisation ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 49

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 16

À l'alinéa 8, après le mot :

« fonds »

Insérer les mots :

« d'indemnisation ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 50

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 16

À l'alinéa 9, après chaque occurrence du mot :

« fonds »,

Insérer les mots :

« d'indemnisation ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 51

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 16

À l'alinéa 9, après les mots :

« l'assurance ou »,

le mot :

« une ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 52

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 16

Substituer aux alinéas 13 et 14 les quatre alinéas suivants :

« III. – Le II de l'article L. 5123-3 du même code est abrogé.

« IV. – L'article L. 5123-4 du même code est ainsi rédigé :

"*Art. L. 5123-4.* – Une amende administrative d'un montant maximal de 100 000 € peut être prononcée par l'autorité administrative compétente à l'encontre d'un organisme habilité à délivrer les certificats d'assurance en application de l'article L. 5123-3, si celui-ci n'exécute pas la mission de contrôle qui lui est déléguée dans les conditions normales requises pour la bonne exécution de ce service.

"En cas de manquement grave ou répété dans l'exécution du service qui lui est délégué, ou en cas de non-paiement de l'amende administrative prononcée en application de l'alinéa précédent, la délégation peut être suspendue ou abrogée par l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat."

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de simplification rédactionnelle.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 53

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 17

Rédiger ainsi cet article :

« La sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du livre II du code de l'environnement est abrogée. »

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 54

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

Après l'alinéa 5, insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

« 1°A L'article L. 218-5 est ainsi modifié :

« a) Le 3° est ainsi rédigé :

« " 3° les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à disposition du ministre chargé de la mer ; "

« b) Les 4° et 6° sont abrogés. »

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le II de l'article 18 modifie tous les articles du code de l'environnement faisant référence aux corps de fonctionnaires des affaires maritimes, à l'exception de l'article L. 218-5, citant pourtant le corps des inspecteurs des affaires maritimes, et devant donc lui aussi être modifié.

Le présent amendement propose de pallier cet oubli.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 55

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

À l'alinéa 11, substituer au mot :

"affectés",

le mot :

«affecté».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision : venant à la suite d'une énumération, l'adjectif qualificatif laissait planer le doute quant aux épithètes auxquels il se rattachait.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 56

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

À l'alinéa 15, substituer au mot :

"affectés",

le mot :

"affecté".

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision : venant à la suite d'une énumération, l'adjectif qualificatif laissait planer le doute quant aux épithètes auxquels il se rattachait.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 57

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

À l'alinéa 19, substituer au mot :

"affectés",

le mot :

"affecté".

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision : venant à la suite d'une énumération, l'adjectif qualificatif laissait planer le doute quant aux épithètes auxquels il se rattachait.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 58

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

À l'alinéa 25, substituer au mot :

"affectés",

le mot :

"affecté".

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision : venant à la suite d'une énumération, l'adjectif qualificatif laissait planer le doute quant aux épithètes auxquels il se rattachait.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 59

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

Rédiger ainsi l'alinéa 47 :

« 3° *bis (nouveau)* À l'alinéa 6 de l'article L. 942-4, la référence "4°" est supprimée. »

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de conséquence à la suite de l'alinéa 46 du présent article.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 60

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

À l'alinéa 48, substituer au mot :

"affectés",

le mot :

"affecté".

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision : venant à la suite d'une énumération, l'adjectif qualificatif laissait planer le doute quant aux épithètes auxquels il se rattachait.

AMENDEMENT

N° CD 61

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

À l'alinéa 57, substituer au mot :

"affectés",

le mot :

"affecté".

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision : venant à la suite d'une énumération, l'adjectif qualificatif laissait planer le doute quant aux épithètes auxquels il se rattachait.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 62

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

Rédiger ainsi l'alinéa 62 :

« 3° bis (nouveau) À l'alinéa 2 de l'article L. 5222-2, la référence "4°" est substituée à la référence "7°". »

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de conséquence à la suite de l'alinéa 61 du présent article.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 63

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

À l'alinéa 72, substituer au mot :

"affectés",

le mot :

"affecté".

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision : venant à la suite d'une énumération, l'adjectif qualificatif laissait planer le doute quant aux épithètes auxquels il se rattachait.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 64

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

Après l'alinéa 74, insérer l'alinéa suivant :

« 12° (*nouveau*) À l'article L. 5548-4, le mot "fonctionnaires" est substitué au mot "agents". »

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de conséquence à la suite de l'alinéa 74 du présent article.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 65

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 18

À l'alinéa 80, substituer au mot :

"affectés",

le mot :

"affecté".

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision : venant à la suite d'une énumération, l'adjectif qualificatif laissait planer le doute quant aux épithètes auxquels il se rattachait.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 66

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 19

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« 1°A Au deuxième alinéa de l'article L. 5111-2, les mots " Les dispositions du précédent alinéa" sont substitués aux mots "Ces dispositions". »

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de clarification rédactionnelle.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 67

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 19

À l'alinéa 4, substituer aux mots :

« Ces dispositions »

les mots :

« Les dispositions du précédent alinéa ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de clarification rédactionnelle.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 68

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 20

À l'alinéa 3, substituer au mot :

« agents »

les mots :

« fonctionnaires et personnes ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de cohérence. Il convient que la terminologie du nouvel article L. 5241-7-1 du code des transports corresponde à celle de l'article L. 5241—7 qui le précède immédiatement.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 69

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 20

À l'alinéa 13, insérer après le mot :

« République »

les mots :

« territorialement compétent ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 70

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 21

À l'alinéa 3, supprimer les mots :

« l'autorité portuaire est ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement corrigeant une erreur syntaxique.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 71

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 21

À l'alinéa 5, supprimer les mots :

l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est ».

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement corrigeant une erreur syntaxique.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 72

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 22

Substituer aux alinéas 3 à 8 les six alinéas suivants :

« "Consignation

« *Art. L. 5531-19.* – Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République près la juridiction territorialement compétente au titre de l'un des critères mentionnés au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. Un mineur est séparé de toute autre personne consignée ; il peut cependant être consigné avec un ou des membres de sa famille, à condition que cette mesure ne soit pas de nature à mettre en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes, y compris celle des intéressés. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.

« "Avant l'expiration d'un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République, statue par ordonnance motivée insusceptible d'appel sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.

« "La consignation peut être renouvelée selon les mêmes modalités jusqu'à la remise de la personne faisant l'objet de la consignation à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, à moins que le capitaine n'ordonne la levée de la mesure.

« "Sauf impossibilité technique, le procureur de la République et le juge des libertés et de la détention communiquent, s'ils l'estiment utile, avec la personne faisant l'objet de la consignation." »

« II. – Pour l'application de l'article L. 5531-19 du code des transports, à l'entrée en vigueur de l'article 2 de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, la référence : "au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande" est remplacée par la référence : "au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime".

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement ne change rien au fond de l'article 22 du projet de loi, mais il en renverse la logique pour une meilleure intelligibilité de la loi.

Dans la rédaction issue du Sénat, l'article L. 5531-19 inscrit dans le code des transports était applicable dans le futur, à compter de l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime. Cette entrée en vigueur peut tarder jusqu'à 2015. Entretemps, il fallait se reporter à un II, lui-même non codifié, pour disposer de la bonne référence, correspondant à la loi du 17 décembre 1926 actuellement en vigueur.

Le présent amendement propose d'inscrire immédiatement dans le code des transports la version applicable de l'article L. 5531-19. Le nouveau II procède à la substitution de référence au moment de l'entrée en vigueur de l'ordonnance, de sorte que l'opération soit automatique pour l'utilisateur du code des transports.

L'amendement procède également à quelques corrections de nature rédactionnelle, tenant notamment au bon intitulé de la loi de 1926.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 73

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 23

À l'alinéa 3, avant le mot :

« conditions »

Insérer le mot :

« Les ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de cohérence avec les autres intitulés des titres du livre V de la cinquième partie du code des transports.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 74

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 23

À l'alinéa 6, substituer aux mots :

« et les règlements pris pour sa mise en œuvre sont applicables »

les mots :

« est applicable ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de cohérence. Les règlements d'application ayant un rang inférieur aux dispositions législatives, le nouvel article L. 5561-1 prévaudra automatiquement sur eux.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 75

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 23

À l'alinéa 18, substituer au mot :

« il »

les mots :

« le salarié ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de clarification.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 76

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 23

À l'alinéa 19, substituer aux mots :

« qu'il exerce »

les mots :

« qu'exerce le salarié ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de clarification.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 77

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 23

À l'alinéa 35 :

I. – *Après le mot :*

« bord »,

insérer le mot :

« et ».

II. – *Substituer aux mots :*

« la survenue des accidents »,

les mots :

« sa survenue ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 78

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 23

Rédiger ainsi l'alinéa 51 :

« Art. L. 5566-2. – La violation de l'article L. 5563-1 est punie d'une amende de 3 750 €. »

*

* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi Infrastructures et services de transports - (N°728)

AMENDEMENT

présenté par

Arnaud LEROY, Florent BOUDIE, Jean-Paul CHANTEGUET, Jean-Yves CAULLET, Gilles SAVARY, Yann CAPET, Alexis BACHELAY, Jean-Jacques COTTEL, Christophe BOUILLON, Geneviève GAILLARD, Philippe PLISSON, Christian ASSAF, Sylviane ALAUX, Viviane LE DISSEZ, Jean-Louis BRICOUT, Marie-Line REYNAUD, Françoise DUBOIS, Patrick VIGNAL, Alain CALMETTE, Serge BARDY, Philippe BIES, Gilbert SAUVAN, Vincent BURRONI et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 23, insérer l'article suivant:

Le titre 1^{er} du livre II du code des ports maritimes est complété par un chapitre II :

"Chapitre II : Accueil des gens de mer

"Article L.211-3-2.- Une redevance est due, en cas d'escale à raison d'opérations commerciales ou de séjours des navires dans un grand port maritime, pour le financement de l'accueil des gens de mer au sens de la convention 163 de l'Organisation Internationale du Travail. Un décret en Conseil d'État vient en préciser les modalités d'application.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce présent amendement vise à ajouter au code des ports maritimes une disposition créant une redevance due en cas d'escale dans un grand port maritime afin de financer l'accueil des gens de mer dans les ports.

L'adoption d'une telle redevance est prévue par l'article 2 de la convention 163 de l'OIT, ratifié par la France, elle impose une obligation de « *veiller à ce que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer* ».

La Convention Internationale du Travail Maritime de 2006 qui se substituera à la 163 en août 2013 et qui vient d'être ratifié par la France, prévoit également une obligation de « *promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans des ports déterminés* ».

Afin de mettre en œuvre ces dispositions, les deux conventions prévoient un appui financier qui peut prendre la forme de taxes ou droits de port acquittés par les milieux maritimes. L'avantage d'une redevance payable par tous les navires est d'assurer un financement pérennisé et sécurisé.

Le système actuel de contribution volontaire a montré ses limites. En effet, on constate que ce système basé sur le volontariat n'est pas satisfaisant. C'est pourquoi une redevance obligatoire pour tous les navires en escale

dans un grand port maritime permettrait de mettre tous les agents sur un pied d'égalité et serait un appui substantiel aux associations.

Dans l'attente des études qui seront entreprises par l'Observatoire des Droits des Marins et par l'ICSW , pour mieux connaître le financement des moyens et services de bien-être des gens de mer dans les ports de l'Union Européenne, la France qui a pris une part active dans l'élaboration de la CTM 2006 mais n'a pu figurer dans les 30 premiers pays l'ayant ratifiée, s'honorerait d'instituer cette redevance obligatoire dans le cadre des droits de port, plus efficace que la contribution volontaire.

Le niveau du montant de cette redevance (de 50 à 100 €) par rapport à celui du compte d'escale d'un navire (272 000€ pour le passage d'un PC 8600 EVP à Marseille) n'aura aucune incidence sur la compétitivité de nos ports.

CD 109

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 79

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 24

À l'alinéa 2, substituer aux mots :

« Ces dispositions »

les mots :

« Les deux premiers alinéas ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Projet de loi Infrastructures et services de transports - (N°728)

AMENDEMENT

présenté par

Gilles SAVARY, Florent BOUDIE, Jean-Paul CHANTEGUET, Jean-Yves CAULLET, Yann CAPET, Alexis BACHELAY, Arnaud LEROY, Rémi PAUVROS, Jean-Jacques COTTEL, Christophe BOUILLON, Geneviève GAILLARD, Philippe PLISSON, Christian ASSAF, Sylviane ALAUX, Viviane LE DISSEZ, Jean-Louis BRICOUT, Marie-Line REYNAUD, Françoise DUBOIS, Patrick VIGNAL, Alain CALMETTE, Serge BARDY, Philippe BIES, Gilbert SAUVAN, Vincent BURRONI et les membres du groupe SRC

APRÈS L'ARTICLE 24, insérer la division et l'intitulé suivants :

« Titre VI

Dispositions relatives à la logistique »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Outre le titre VI « modalités d'application aux outre-mer », le présent projet de loi comporte cinq titres, respectivement consacrés aux services et infrastructures des différents modes de transport (ferroviaire ou guidé, routier, fluvial, maritime, aérien). Cette approche modale n'est pas complétée par des dispositions relatives à l'intermodalité, et en particulier à la logistique.

Or, la filière logistique constitue un facteur de compétitivité économique essentiel, et nécessite notamment une approche en termes de chaînes logistiques intermodales faisant intervenir plusieurs types de services et modes de transports articulés par des plate-formes intermodales, qui requièrent un positionnement stratégique particulier, et des investissements spécifiques.

Afin de prendre en compte les besoins de ce secteur stratégique, il apparaît particulièrement opportun d'insérer dans ce projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, un nouveau titre relatif aux dispositions spécifiques à la logistique.

Projet de loi Infrastructures et services de transports - (N°728)

AMENDEMENT

présenté par

Gilles SAVARY, Florent BOUDIE, Jean-Paul CHANTEGUET, Jean-Yves CAULLET, Yann CAPET, Alexis BACHELAY, Arnaud LEROY, Rémi PAUVROS, Jean-Jacques COTTEL, Christophe BOUILLON, Geneviève GAILLARD, Philippe PLISSON, Christian ASSAF, Sylviane ALAUX, Viviane LE DISSEZ, Jean-Louis BRICOUT, Marie-Line REYNAUD, Françoise DUBOIS, Patrick VIGNAL, Alain CALMETTE, Serge BARDY, Philippe BIES, Gilbert SAUVAN, Vincent BURRONI et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 24, insérer l'article suivant :

Avant le 31 décembre 2014, le gouvernement prend l'initiative d'organiser une conférence nationale sur la logistique rassemblant tous les acteurs et tous les modes de transport du secteur ainsi que des experts, afin :

- d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française
- d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un Schéma Directeur National de la Logistique qui pourrait constituer une annexe au Schéma National des Infrastructures de Transport, et ainsi identifier les priorités d'investissement et de service dans un Plan d'action national pour la compétitivité logistique de la France

Les Régions pour ce qui les concerne, et les Métropoles pour ce qui les concerne, seraient invitées à définir et mettre en œuvre sur leur territoire, des plans d'action logistiques intégrés au Plan d'action national.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La logistique est devenue un facteur de compétitivité économique essentiel.

Elle requiert en particulier une approche en termes de chaînes logistiques intermodales faisant intervenir plusieurs types de services et modes de transports articulés par des plate-formes intermodales, qui nécessitent un positionnement stratégique particulier, et des investissements spécifiques.

Afin de favoriser ce changement d'approche de la programmation stratégique française des investissements en infrastructure, d'une approche modale à une approche intermodale à finalité logistique notamment pour ce qui concerne les marchandises, un Schéma Directeur National Logistique, orienté en fonction des besoins et des choix stratégiques prioritaires de l'économie nationale, serait particulièrement approprié.

Il permettrait notamment, à l'instar de l'Allemagne, d'intégrer des objectifs environnementaux, climatiques et d'aménagement du territoire dans une stratégie logistique nationale à finalité économique durable.

Enfin, il s'inscrirait dans les priorités du nouveau règlement financier des Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T), permettant de tirer le meilleur parti des crédits affectés à cette politique européenne.

CD 111

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 80

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 25

Aux alinéas 13 à 15, substituer aux mots :

« les 1° à 5° et 7° du II »,

les mots :

« le II ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de conséquence.

AMENDEMENT

N° CD 81

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 25

À l'alinéa 33, après les mots :

« livre I^{er} »

Insérer les mots :

« de la présente partie ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 82

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 25

Rédiger ainsi l'alinéa 34 :

« Le titre IV est applicable en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer. »

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel. La référence à la loi organique du 19 mars 1999 est superflue.

Infrastructures et services de transports – (n° 728)

AMENDEMENT

N° CD 83

présenté par
Mme Catherine Beaubatie, rapporteur
de la commission du développement durable

ARTICLE 25

À l'alinéa 57, après les mots :

« livre I^{er} »

Insérer les mots :

« de la présente partie ».

*
* *

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision.