

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

- Suite de l'examen du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n° 728) (*Mme Catherine Beaubatie, rapporteure*)... 2
- Amendements examinés par la commission..... 25

Mercredi  
27 mars 2013  
Séance de 21 heures 15

Compte rendu n° 50

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

**Présidence de  
M. Jean-Paul  
Chanteguet**  
*Président*



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen, **sur le rapport de Mme Catherine Beaubatie, du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n° 728).**

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Nous poursuivons l'examen du texte en abordant l'article 7.

*Article 7 : Répercussion de la taxe poids lourds sur le prix du transport par une majoration forfaitaire obligatoire*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Les amendements CD 86, CD 29, CD 92, CD 28 et CD 95 n'étant pas défendus, nous en arrivons aux amendements CD 18 et CD 20.

*La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD 18 et CD 20 de Mme la rapporteure.*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Nous en arrivons aux amendements identiques CD 97 et CD 143.

**M. Olivier Marleix.** Pardon, j'arrive en retard. Ne pourrait-on revenir à mon amendement 95 ?

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Il n'y avait personne pour le défendre, bien que nous ayons attendu pour commencer la séance. Mais soit, à titre exceptionnel !

*La commission étudie l'amendement CD 95 de M. Olivier Marleix.*

**M. Olivier Marleix.** Je vous donne acte, monsieur le ministre, que le mécanisme de répercussion de l'écotaxe que vous proposez est plus simple que celui qui avait été décidé précédemment, le taux régional dépendant notamment de la consistance des réseaux taxés.

Néanmoins, comme toujours lorsqu'il est question de moyennes, nous serons confrontés à des situations particulières. Ainsi, dans certains départements, les transporteurs connaîtront des effets d'aubaine puisqu'ils bénéficieront d'un retour supérieur au coût de l'éco-redevance alors que, dans d'autres, ils devront emprunter un réseau fortement taxé sans pouvoir en répercuter le coût.

Le cas de l'Eure-et-Loir est extrême : le réseau taxé y est particulièrement important – en raison de sa proximité avec la région parisienne et du manque d'un chaînon autoroutier nord-sud – et le taux de 2,6 % dont il est question pour la région Centre ne permettra pas aux entreprises de transports de ce département de répercuter la taxe. En revanche, à quelques kilomètres de là, en Île-de-France, le taux serait de 6 % et le risque de relocalisation des entreprises, patent.

Si j'en juge par les amendements qui ont été déposés au Sénat, très peu de départements connaissent un écart sensible par rapport à la moyenne régionale. Mon amendement vise donc à mettre en place un dispositif de sauvegarde pour ceux qui, en raison de la consistance du réseau, s'éloigneraient de cette moyenne en leur permettant d'appliquer le taux interrégional.

**Mme la rapporteure.** Si nous accordons à un département la possibilité de se singulariser par rapport à sa région afin de se rattacher au taux de majoration de la région voisine, combien demanderont à être « logés à la même enseigne » ? Le dispositif proposé serait démantelé. L'échelon de la région semble plus approprié que celui du département.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Votre amendement, s'il était adopté, compliquerait le dispositif en entraînant la création de taux variables en fonction des situations particulières et ferait voler en éclats l'ensemble du système. Le propre de la loi est de fixer des règles valant pour tous.

**M. Olivier Marleix.** Nous sommes précisément là pour l'écrire.

Je vous accorde que le projet précédent, qui reposait sur des taux départementaux, était très complexe. Il n'en reste pas moins que le passage à un taux régional moyen créera des disparités. Dans un cas particulier au moins, les entreprises de transport ne pourront pas répercuter l'écotaxe, tant ce taux sera faible. Entendons-nous bien : je ne propose pas qu'un département s'exonère de la réforme mais que le ministre puisse disposer d'une certaine latitude dans les arrêtés qu'il prendra. Je suis prêt à réfléchir sur les modalités du dispositif à mettre en place avec Mme la rapporteure.

Je le répète : un réseau départemental peut être d'une consistance très atypique par rapport à la moyenne régionale. En Indre-et-Loire, 15 kilomètres de route sont taxés contre près de 500 kilomètres en Eure-et-Loir. Le transporteur paiera dès le premier kilomètre sans pouvoir répercuter la taxe. En outre, même si un ou deux autres départements sont dans le même cas, cela n'enlèvera rien aux recettes de l'AFITF.

Il n'appartient qu'à vous, monsieur le ministre, de proposer une modulation à la fois souple et efficace.

**Mme la rapporteure.** J'entends ce que vous dites mais je rappelle que certains départements avaient naguère demandé que les routes locales taxables soient encore plus nombreuses et qu'un arbitrage du ministère avait été nécessaire pour tempérer la situation. Comme il est possible de réviser le réseau taxable, le combat pourra être mené à cette occasion. Mais demander des mesures dérogatoires me semble excessif.

**M. Olivier Marleix.** Le problème, ce n'est pas la taxe mais sa répercussion.

**M. le ministre délégué.** Même avis que Mme la rapporteure. Le suivi du dispositif permettra d'amender ce qui devra l'être et de faire évoluer la consistance du réseau.

**M. Olivier Marleix.** Je le répète : le problème n'est pas la consistance du réseau mais la répercussion de la taxe.

*L'amendement CD 95 est alors retiré.*

**M. Martial Saddier.** Au nom du groupe UMP je tiens à vous dire, monsieur le Président, que nous apprécions particulièrement la façon dont vous conduisez les débats. (*Sourires*)

*La commission est saisie des amendements identiques CD 97 de M. Richard Ferrand et CD 143 de M. Fabrice Verbier.*

**Mme Viviane Le Dissez.** Ces amendements, discutés ce matin en commission des affaires économiques, ont pour objet de rétablir une application effective de la modulation de la taxe appliquée aux régions périphériques en adaptant le mécanisme de répercussion à ces territoires.

Ce mécanisme prévoit un taux de 3,3 % pour la Bretagne et de 4,4 % pour le transport interrégional. Nous proposons, pour les transports interrégionaux, d'appliquer à la partie de la prestation réalisée dans la région concernée le taux applicable aux transports effectués à l'intérieur de ladite région, tandis que le taux interrégional s'appliquerait à la partie de la prestation réalisée en dehors.

**Mme la rapporteure.** Les régions périphériques ne sont pas les seules régions dont le taux de majoration régional est inférieur au taux interrégional. Pourquoi faire cette exception pour seulement trois régions ? Nous risquons de violer le principe constitutionnel d'égalité et nous nous exposons à une censure de la loi *via* une question prioritaire de constitutionnalité. Le dispositif proposé conduirait à multiplier les taux applicables aux trajets interrégionaux. Avis défavorable.

**M. le ministre délégué.** Le texte maintient les aménagements existants en faveur des régions périphériques, dont la Bretagne. Mais les régions qui pourraient prétendre à la mesure que vous proposez sont au nombre de seize. Il faudrait donc revoir l'ensemble du dispositif.

**Mme Annick Le Loch.** Seuls les transporteurs bénéficient des répercussions de la minoration de 40 %. Les chargeurs, eux, supportent le taux national. L'amendement permettrait de les inclure dans le dispositif.

Je rappelle que la Bretagne est le premier bassin agroalimentaire français, avec 57 000 salariés. La pêche y représente le tiers du chiffre d'affaires et des effectifs au niveau national. Nous n'avons que 3 millions d'habitants mais nous produisons pour 30 millions de consommateurs.

Vous avez parlé d'un signal-prix au bénéfice des chargeurs, monsieur le ministre. Nous ne le voyons pas dans le projet de loi !

**M. le ministre délégué.** Si la minoration de 40 % n'avait pas été prise en compte, le taux applicable à la Bretagne serait de 5,5 %. Par ailleurs, le caractère non taxable de la route nationale 164 a été maintenu. Bref, le système maintient les dispositions favorables existantes. Cela étant, le texte vise en effet à répercuter la taxe sur le commanditaire du transport, et à assurer une égalité contractuelle qui est aujourd'hui imparfaite. L'effet de l'écotaxe poids lourds se trouve ainsi réparti tout au long de la chaîne et intégré dans le prix final acquitté par le consommateur.

*La commission rejette les amendements.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD 22 de la rapporteure, CD 89 de M. Bertrand Pancher et CD 124 de M. François-Michel Lambert.*

**Mme la rapporteure.** L'amendement CD 22 est rédactionnel.

**M. Yannick Favennec.** Il ne semble pas nécessaire que la loi fixe des seuils chiffrés pour les taux applicables. Cette précision pourrait se révéler contraignante. En recourant à la voie réglementaire, nous nous épargnerions de modifier la loi à chaque changement d'assiette.

**M. François-Michel Lambert.** On ne peut bloquer des évolutions qui se révéleront peut-être nécessaires. Le plafonnement du taux à 7 % n'est pas acceptable pour le groupe écologiste. Il faut se laisser des marges de manœuvre pour faire évoluer la fiscalité en fonction des réalités et des choix politiques. Nous souhaitons pour notre part un taux de 10 %.

**M. Jean-Marie Sermier.** Ces deux amendements se rejoignent. Compte tenu du mode de calcul fixé par le texte, les taux seront amenés à évoluer et nous risquons de devoir modifier la loi pour le permettre.

**Mme la rapporteure.** Pour des raisons constitutionnelles, il est impératif que le législateur encadre précisément les taux. Avis défavorable aux deux amendements.

**M. le ministre.** Même avis. Du reste, la fourchette est suffisamment large pour permettre des évolutions.

*Après avoir adopté l'amendement CD 22, la commission rejette successivement les amendements CD 89 et CD 124.*

*Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD 24, CD 26 et CD 16 de la rapporteure.*

*Elle en vient à l'amendement CD 93 de M. Bertrand Pancher.*

**M. Yannick Favennec.** Nous proposons une simplification administrative. Le projet de loi impose que la facture du transporteur fasse apparaître la majoration de prix, mais c'est en réalité au chargeur qu'il incombera de modifier son système de facturation informatique afin d'y ajouter une ligne. L'opération étant complexe, nous proposons qu'il soit possible de faire figurer le montant de la taxe sur tout support contractuel, ce qui évitera aux entreprises de modifier leur système informatique.

**Mme la rapporteure.** La rédaction de l'amendement est ambiguë car elle semble autoriser que l'on ne fasse pas apparaître la majoration sur les factures. Avis défavorable.

**M. le ministre.** Les factures ayant un caractère obligatoire, la majoration doit y figurer. Il serait préjudiciable à la comptabilité des entreprises qu'elle ne comporte pas l'ensemble des éléments du prix.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CD 91 du même auteur.*

**M. Yannick Favennec.** La prise en compte de la taxe kilométrique par le client du transporteur doit principalement relever de la liberté contractuelle et tarifaire. L'amendement a pour objet de mettre à la disposition des entreprises réalisant des transports de marchandises pour compte propre un outil juridique permettant une meilleure prise en compte de l'impact

de la taxe dans le prix des prestations réalisées au titre de leur activité principale, selon des modalités librement négociées.

Il est d'autant plus indispensable de préserver cet espace de liberté contractuelle que, dans les situations où le dispositif de majoration forfaitaire serait inapplicable, la prise en compte de la taxe par le client ne sera possible que par la voie contractuelle. C'est notamment le cas des prestations globales qui n'identifient pas le prix du transport routier.

**Mme la rapporteure.** Avis défavorable.

**M. le ministre délégué.** Le dispositif est prévu pour garantir une certaine égalité aux transporteurs dans un secteur où le rapport de forces n'est pas nécessairement équilibré.

Par ailleurs, lorsque la majoration est modifiée, en raison par exemple de l'utilisation de réseaux non taxables, l'ajustement du prix relève de la liberté contractuelle. On observe à cet égard que des dispositifs pourtant légalement opposables font l'objet d'accords entre les parties, ce qui soulève des difficultés. En tout état de cause, faisons en sorte que la liberté contractuelle ne soit pas l'expression d'une inégalité dans le rapport de forces.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine l'amendement CD 101 de M. Richard Ferrand.*

**Mme Viviane Le Dissez.** Il s'agit de préciser que la majoration ne s'applique qu'à la partie routière dans le cas d'un transport multimodal.

**M. le rapporteur.** L'alinéa 4 de l'article 7 dispose déjà que la majoration porte de plein droit sur « *le prix de la prestation de transport routier de marchandises* ». Seuls les trajets réalisés sur route peuvent donner lieu à la taxation, donc à la majoration. Le transporteur comme le chargeur auront intérêt à ce que la facture distingue la partie routière et la partie non routière de chaque trajet. Le système donne ainsi un avantage compétitif aux transports combinés par rapport au « tout routier », puisque seules certaines portions du trajet seront susceptibles d'être taxées. Avis défavorable.

**M. le ministre délégué.** Même avis. Les transports ne relevant pas du champ de la loi n'ont pas à subir les répercussions de la taxe.

**M. Jean-Marie Sermier.** Faut-il en déduire que l'on peut aussi envisager des factures traitant de façon différente le transport et les frais de chargement et de déchargement ?

**M. le ministre délégué.** Non. Il est ici question du mode de transport et non de l'opération globale de transport.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle en vient à l'amendement CD 30 de M. Julien Aubert.*

**M. Julien Aubert.** Cet amendement vise à préciser la nature de la majoration du prix de transport en la considérant, non pas comme un élément du chiffre d'affaires, mais comme

un transfert de charges. Ainsi, elle ne sera pas assimilable à un revenu et on ne pourra lui appliquer d'autres prélèvements obligatoires.

**Mme la rapporteure.** L'incorporation de la majoration dans le montant auquel s'appliquent ensuite des taxes comme la TVA est analogue à ce qui existe pour d'autres taxes. Avis défavorable.

**M. le ministre délégué.** Le dispositif est fiscalement neutre : à une recette correspond une charge. Avis défavorable.

**M. Julien Aubert.** Quel objet fiscal est-ce que cette majoration ? Bien que votée par le Parlement, cette taxe qui ne dit pas son nom n'est pas récupérée par l'État mais perçue par les transporteurs. Intellectuellement, il s'agit de la compensation d'une autre taxe. Laquelle taxe n'a pas la même assiette puisqu'elle repose sur le nombre de kilomètres parcourus sur certaines routes tandis que la majoration s'applique, quel que soit l'itinéraire.

Dans l'hypothèse où la majoration serait neutre pour le transporteur – le montant de l'écotaxe étant entièrement répercuté sur le client final –, elle ne saurait servir de base à d'autres impôts. En outre, le mode de calcul de la taxe est différent du mode de calcul de la compensation. Si bien qu'il existe un reliquat positif ou négatif pour le transporteur.

Le Parlement, on le sait, vote l'impôt mais ne peut affecter les ressources. Dans le cas d'espèce, il vote une partie d'une ressource qui échappe ensuite à son contrôle puisque la différence entre l'écotaxe payée par le transporteur et la majoration payée par le client final est conservée par des acteurs privés. On crée donc une partie extrabudgétaire, en contradiction totale avec les règles d'unité du budget de l'État et de non-affectation des recettes. (*Sourires*)

J'insiste : quel est cet objet du point de vue fiscal ?

**M. le ministre délégué.** La majoration est censée être quasi identique à la taxe acquittée par le transporteur. Le dispositif doit donc être le plus neutre possible. S'il s'avère qu'il reste quelques centimes de différence, il s'agira d'une augmentation du chiffre d'affaires sans conséquence fiscale.

**M. Julien Aubert.** Pour éviter « l'usine à gaz », n'aurait-il pas mieux valu que le système de l'écotaxe s'applique non pas en amont mais en aval, moyennant un forfait acquitté directement par le client final ? On aurait alors une TVA qui ne dit pas son nom ou une sorte de taxe carbone.

Dans le dispositif que vous avez élaboré, l'État décide d'une taxe dont une fraction lui échappe ensuite et ne peut être revue annuellement par le Parlement. Est-ce bien conforme aux principes fondamentaux du budget de l'État ?

**M. Jean-Marie Sermier.** Il ne fait pas de doute que les soldes seront déséquilibrés – dans un sens ou dans un autre – pour le transporteur. Ce sera le cas des transporteurs pour leur propre compte, qui ne peuvent répercuter la taxe.

**M. le ministre délégué.** Ces entreprises n'exercent pas le métier de transporteur, qui est défini juridiquement.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il n'empêche qu'elles transportent leurs propres marchandises pour leurs clients et que, à ce titre, elles acquitteront la taxe sans percevoir

aucune compensation. À l'inverse, le solde serait très positif pour les entreprises de transport qui appliqueraient des majorations sans emprunter les routes taxées. Vous vous appuyez sur des moyennes nationales – qu'il faudrait d'ailleurs vérifier –, mais l'opération n'est absolument pas neutre au cas par cas.

**M. le ministre délégué.** Une entreprise peut transporter les marchandises qu'elle produit ou collecte, elle n'est pas pour autant un transporteur routier. Nous ne parlons pas ici du transport de bestiaux ou de la livraison de bois. Les transporteurs routiers, eux, sont inclus dans le dispositif. Ils acquittent l'écotaxe poids lourds en amont et effectuent la majoration auprès du chargeur.

Les entreprises qui transportent le produit de leur activité paieront l'écotaxe comme elles paieraient un péage autoroutier. Elles peuvent évidemment transférer cette charge sur leurs prix de vente. Si le transport est un élément majeur de l'activité, l'entreprise peut choisir d'isoler cette charge et la répercuter. Certes, ce dispositif laisse une place aux relations contractuelles et à la transaction qui permettra d'ajuster les prix, mais ce n'est tout de même pas le fonctionnement libre du marché qui va effrayer l'opposition !

Le transporteur s'acquitte d'une taxe qu'il répercute. Un éventuel différentiel minime serait considéré comme un chiffre d'affaires soumis à l'impôt sur les sociétés.

**M. Martial Saddier.** Ce dispositif sera ingérable. Ce sera une source de contentieux inépuisable.

Par ailleurs, vous jouez sur le mot « transporteur ». Mais une palette de pommes reste une palette de pommes, sous quelque statut qu'elle voyage. Au final, le grossiste qui transporte sa production répercutera bien ses charges sur le consommateur. Pour ce dernier, il n'y a pas de neutralité. Or, ce transport de la même marchandise sera traité différemment selon le statut de l'entreprise qui en est chargée. L'inégalité devant l'impôt est avérée, et le risque constitutionnel nous paraît bien réel.

**M. Julien Aubert.** Vous prétendez compenser une charge, mais vous taxez une partie de cette compensation – vous parlez vous-même de « chiffre d'affaires soumis à l'impôt sur les sociétés ». Ce n'est ni neutre ni juste ! En revanche, si la majoration était considérée comme un transfert de charges, elle ne ferait l'objet d'aucun impôt et ne serait pas assujettie à la TVA.

**M. le ministre délégué.** Les charges augmentent en même temps que le chiffre d'affaires. Le dispositif est donc à la fois neutre et protecteur. Son objet même est d'éviter que l'écotaxe poids lourds reste à la charge du transporteur.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 19 de la rapporteure.*

*Puis elle est saisie de l'amendement CD 142 de la commission des affaires économiques.*

**M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis.** La commission des affaires économiques unanime a souhaité que le rapport prévu à l'article 7 porte aussi sur les difficultés que les transporteurs et les donneurs d'ordres peuvent rencontrer dans le cadre de



l'application de l'écotaxe et de la majoration du prix du transport routier ; sur les effets de l'écotaxe et de la majoration sur les prix du transport, les négociations tarifaires entre transporteurs et donneurs d'ordre et les parts de marché des transporteurs français en Europe ; sur les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'écotaxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés ; sur les conséquences sur les prix des produits de grande consommation, et sur les conséquences de la majoration sur le report modal.

Remis au Parlement au plus tard le 31 décembre 2014, ce rapport permettra d'aborder des sujets qui inquiètent élus locaux et professionnels. Le Gouvernement et le législateur pourront ensuite réagir et « corriger le tir » en 2015.

**Mme la rapporteure.** Avis favorable.

**M. le ministre délégué.** Nous avons tout intérêt à ce que le champ couvert par le rapport soit le plus large possible afin de remédier aux éventuels dysfonctionnements qu'il pourrait constater.

**M. Martial Saddier.** J'approuve d'autant plus cet amendement que j'avais déposé avec MM. Kossowski, Marlin, Bouchet et Sermier un amendement analogue.

Monsieur le ministre, permettez-moi de revenir un instant à l'amendement précédent. Vous disiez à M. Julien Aubert que les charges du transporteur augmentent en même temps que son chiffre d'affaires. Mais le chiffre d'affaires n'est pas le résultat net. Nous voulons savoir combien votre dispositif coûtera aux entreprises françaises en net.

**M. Yannick Favennec.** Le groupe UDI a déposé un amendement CD 87 allant dans le même sens que celui de la commission des affaires économiques.

**M. Jean-Marie Sermier.** Le rapport pourrait-il faire état, pour chaque entreprise de transport, du solde entre taxes acquittées au titre de l'écotaxe poids lourds et recettes récupérées ?

**M. le rapporteur pour avis.** Le Sénat a déjà prévu que le rapport « *évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes* ».

**M. Jean-Marie Sermier.** Cette évaluation reste globale ; nous voudrions disposer de données pour chaque entreprise concernée, ou du moins pour un échantillon d'entre elles.

**M. le ministre délégué.** Nous parlons d'environ 80 000 entreprises ! Inutile de mettre en place un instrument bureaucratique supplémentaire : le suivi de la loi et le rapport sur la mise en œuvre de l'écotaxe permettront de constater que charges et recettes s'équilibrent.

*La commission adopte l'amendement à l'unanimité.*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Je relève que l'amendement a été adopté à l'unanimité ! En conséquence, les amendements CD 132, CD 21, CD 113 et CD 87 **tombent**.

**M. Jean-Marie Sermier.** Mais le groupe UMP ne votera pas l'article.

*La commission adopte ensuite l'article 7 ainsi modifié, le groupe UMP votant contre.*

### **Après l'article 7**

*La commission examine l'amendement CD 31 rectifié de M. Julien Aubert.*

**M. Julien Aubert.** Définie par une directive européenne, la taxe spéciale sur certains véhicules routiers, dite « taxe à l'essieu », taxe les poids lourds en raison de leur circulation sur le réseau routier. Alors qu'est créée une nouvelle taxe ayant le même objet, il semblerait logique de supprimer ce dispositif qui handicape les PME françaises au détriment des entreprises étrangères.

**Mme la rapporteure.** Avis défavorable. La taxe à l'essieu ne s'applique pas à tous les véhicules soumis à l'écotaxe poids lourds mais seulement à ceux de plus de douze tonnes.

**M. le ministre délégué.** Défavorable également.

**M. François-Michel Lambert.** La taxe à l'essieu doit être maintenue. Sa suppression favoriserait les entreprises qui utilisent des itinéraires non soumis au paiement de l'écotaxe.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD 84 rectifié et CD 85 rectifié de M. Bertrand Pancher.*

**M. Yannick Favennec.** Les opérateurs qui ne pourront pas bénéficier du dispositif de majoration doivent pouvoir répercuter les charges liées à l'écotaxe.

Alors que les marges de la distribution de proximité – un secteur composé à 80 % de très petites entreprises – sont équivalentes à celles réalisées par les transporteurs routiers, le surcroît de charges administratives lié à l'acquittement de l'écotaxe ne sera pas moins lourd pour elle.

**Mme la rapporteure.** Défavorable.

**M. le ministre délégué.** La quasi-totalité du réseau routier local n'est pas taxable, il n'y a donc pas lieu de compenser l'écotaxe pour la distribution de proximité. De plus, le transport ne représentant que 10 % des coûts des opérateurs en compte propre, l'écotaxe ne s'élèverait qu'à quelques centimes. Elle n'est donc pas susceptible de déstabiliser les secteurs concernés. La commission de suivi nous le confirmera.

**M. Yannick Favennec.** Votre argumentation semble peu adaptée à la situation économique actuelle de ces entreprises.

**M. Martial Saddier.** Les entreprises en compte propre sont venues nous voir avec leur comptabilité et des simulations. Leur résultat net baisse tous les ans, et l'application de l'écotaxe aura pour elles des conséquences catastrophiques.

**M. le ministre.** De quelles entreprises parlez-vous ? Elles souffriront de l'écotaxe, dites-vous ; je vous rappelle que celle-ci est issue du Grenelle de l'environnement, que vous avez voté comme nous.

**M. Martial Saddier.** Vous ne pouvez pas dire que les entreprises en compte propre n'auront pas à souffrir économiquement du dispositif proposé aujourd'hui ! Nous le contestons formellement.

**M. Yannick Favennec.** Très bien.

**Mme la rapporteure.** Nous aussi, nous avons entendu ce que disent les professionnels. Nous aussi, nous disposons de simulations. Nos conclusions ne sont pas les vôtres. Depuis plusieurs semaines, vous utilisez l'écotaxe pour faire peur : ce serait une taxe supplémentaire qui mettrait les entreprises en difficulté. C'est pourtant vous qui avez institué cette taxe !

*La commission **rejette** successivement les amendements CD 84 rectifié et CD 85 rectifié.*

**Article 7 bis :** *Location de véhicule avec chauffeur : limitation de la majoration obligatoire au cas où le loueur est effectivement redevable de la taxe poids lourds*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD 23 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 7 bis **ainsi modifié**.*

**Article 7 ter :** *Assiette de la taxe poids lourds : procédure de révision de la liste des routes locales taxables*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD 25 de la rapporteure.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 7 ter **ainsi modifié**.*

**Après l'article 7 ter**

*La commission est saisie des amendements identiques CD 88 de M. Bertrand Pancher et CD 114 de M. Martial Saddier.*

**M. Yannick Favennec.** La notion de transport pour compte propre doit être définie pour permettre aux entreprises concernées d'intégrer dans leurs prix l'impact financier de l'écotaxe. Il est également nécessaire de préciser dans la loi les modalités de cette répercussion.

**M. Martial Saddier.** Madame la rapporteure, nous ne cherchons pas à faire peur, et nous ne renions pas nos engagements. Nous souhaitons seulement que le dispositif soit facile à mettre en œuvre, juridiquement solide, et qu'il permette de dégager des ressources pour financer des infrastructures alternatives à la route.

Nous voulons aussi qu'il soit équitable et qu'il puisse être répercuté ; ce ne sera sans doute pas le cas si vous refusez ces amendements.

**M. le ministre délégué.** Avis défavorable.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette ces amendements.*

*La commission examine l'amendement CD 141 rectifié de Mme Geneviève Gaillard.*

**M. Serge Bardy.** Cet amendement vise à prendre date au cas où la Commission européenne autoriserait la libre circulation des camions de 60 tonnes. Le Gouvernement devrait alors transmettre un rapport au Parlement sur la question avant le 31 décembre 2015. Cependant, après en avoir discuté avec le président, j'ai décidé de retirer mon amendement afin d'en compléter l'exposé sommaire d'ici à la discussion en séance publique.

**M. François-Michel Lambert.** Dommage : c'est un excellent amendement. Je proposerai à mon groupe de le reprendre.

**M. Serge Bardy.** Il n'est pas certain que la Commission européenne prenne cette décision. Il convient d'en avoir la confirmation.

**M. François-Michel Lambert.** Je vous invite, monsieur Serge Bardy, à maintenir votre amendement. Prenons nos précautions : si jamais les camions de 60 tonnes sont autorisés à circuler sur nos routes, nous pourrions alors disposer d'un bilan et agir en conséquence.

**M. Jean-Marie Sermier.** Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous faire part des modalités de calcul des taux appliqués dans chaque région pour déterminer le montant de la taxe sur les véhicules de transport de marchandises ?

**M. le ministre délégué.** Je vous transmettrai la réponse ultérieurement.

*L'amendement est retiré.*

#### **Article 8 : Droits des passagers en transport par autobus et autocar**

*La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD 129, CD 27, CD 130, CD 17, CD 131 et CD 15 de la rapporteure.*

*Puis elle adopte l'article 8 ainsi modifié.*

#### **Article 9 : Renforcement des moyens juridiques dont disposent les contrôleurs des transports terrestres**

*La commission adopte l'amendement CD 127 de la rapporteure.*

*Puis elle adopte l'article 9 ainsi modifié.*

## **Après l'article 9**

*La commission examine l'amendement CD 126 de M. Denis Baupin.*

**M. Denis Baupin.** Je souhaite appeler votre attention, monsieur le ministre, sur la dépenalisation des infractions au stationnement payant.

Au cours de son discours sur le nouveau Grand Paris, le Premier ministre a d'ailleurs indiqué que la hausse des amendes forfaitaires de stationnement pourrait être une source de financement pour les politiques de transport public.

Mon amendement reprend des amendements quasi identiques déposés respectivement par M. Christian Philip, député UMP, en 2006 et par M. Roland Ries, sénateur socialiste, en 2009. Ce sujet fait consensus parmi les élus des grandes villes.

Nous avons constaté depuis longtemps que le système actuel est inefficace et n'incite guère au civisme, l'amende étant très peu dissuasive. La fraude est d'ailleurs massive : selon la préfecture de police, 95 % des usagers ne paient pas leur place de stationnement à Paris. Les automobilistes sont les premiers pénalisés par cette absence de régulation : en raison notamment du phénomène des « voitures ventouses », ils ne trouvent pas de places de stationnement.

C'est pourquoi les élus locaux, notamment le Groupement des autorités responsables de transport (GART), proposent d'instaurer un mécanisme de transaction analogue à celui qui existe pour les infractions commises dans les transports publics – SNCF, RATP, transports urbains. Il s'agirait de remplacer l'amende par une redevance forfaitaire, dont le montant serait fixé par la collectivité, de préférence à un niveau relativement dissuasif. Le rapport entre le coût de l'heure de stationnement et le montant de l'amende est actuellement insuffisant dans le centre de Paris – un à quatre –, même si nous ne sommes pas obligés d'atteindre les niveaux de Londres – un à vingt-cinq.

En outre, selon un rapport établi en 2005 par l'Inspection générale des finances, l'Inspection générale des services judiciaires, l'Inspection générale de l'administration et le Conseil général des ponts et chaussées, *« compte tenu de l'inscription du stationnement payant dans les politiques de déplacement et de maîtrise de la voirie, les collectivités territoriales sont mieux placées que l'État pour conduire, dans un cadre territorialisé, les évolutions nécessaires, le recentrage de l'État sur ses fonctions essentielles devant le conduire à abandonner la compétence en matière de stationnement payant. »*

**Mme la rapporteure.** Je vous invite à retirer votre amendement. Comme l'a rappelé le Premier ministre au cours de son discours sur le nouveau Grand Paris, toutes ces questions – hausse des amendes ; mécanisme permettant aux collectivités locales de faire varier leur montant ; dépenalisation – sont actuellement à l'étude. Une concertation avec les collectivités territoriales est nécessaire.

**M. le ministre délégué.** Je m'associe, pour les mêmes raisons, à la demande de Mme la rapporteure. Cette question revient régulièrement depuis plusieurs années. Le GART demande unanimement une dépenalisation et le remplacement de l'amende forfaitaire par une redevance.

Les implications d'une telle réforme sont cependant nombreuses en matière de répartition des compétences, d'affectation des recettes et d'articulation des décisions locales

dans différents domaines. D'abord, à quel échelon – communal, intercommunal, supra-communal – confier la compétence en matière de mobilité urbaine ? Convient-il d'accompagner la réforme du transfert d'autres compétences ? Ensuite, comment répartir les éventuelles recettes nouvelles ? Mme la rapporteure a fait référence, avec raison, aux propos du Premier ministre et aux engagements précis qu'il a pris en matière de transports dans le cadre du nouveau Grand Paris. La presse s'en est emparée et a polémique sur le niveau des recettes supplémentaires qui pourrait résulter d'une majoration des amendes. Tel n'était pourtant pas l'objet de son discours.

Deux options se présentent à nous : soit nous augmentons les amendes – en donnant le cas échéant la possibilité aux collectivités territoriales de majorer un taux fixé à l'échelon national et d'en tirer une recette complémentaire à leur profit – ; soit nous remplaçons l'amende par un dispositif d'une nature juridique différente. La réflexion aboutira peut-être dans le cadre de la prochaine loi de décentralisation ou à l'occasion d'un débat sur les relations financières entre l'État et les collectivités territoriales.

**M. Martial Saddier.** Dans le cadre de la préparation du projet de loi de décentralisation, le Gouvernement a sollicité l'avis du Conseil d'État sur le transfert de la politique de protection de l'air – notamment de certains pouvoirs de police – aux collectivités territoriales. Le débat sur les politiques de stationnement aurait, lui aussi, sa place lors de l'examen de ce projet de loi.

Je relève cependant une certaine contradiction entre cet amendement et la proposition de nos collègues écologistes, il y a quelques mois, de supprimer les zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA).

**M. Denis Baupin.** Je ne vois guère de rapport entre les deux sujets.

**M. Martial Saddier.** Je vous l'expliquerai !

**M. Denis Baupin.** Le dossier de la dépénalisation des infractions au stationnement payant et toutes les questions connexes que vous avez évoquées, monsieur le ministre, sont sur la table depuis dix ans. Je comprends qu'on y réfléchisse encore, mais il faudrait que la réflexion ait avancé d'ici à l'examen du projet de loi de décentralisation, si nous devons prendre une décision à ce moment-là.

Vous avez évoqué la concertation avec les collectivités territoriales, mais c'est surtout la concertation entre les services de l'État qui est nécessaire ! Les collectivités sont favorables depuis longtemps à cette réforme. D'ailleurs, il ne s'agit pas nécessairement d'augmenter les amendes ou les redevances, ni de le faire de manière homogène sur l'ensemble du territoire national. Nous faisons confiance aux collectivités territoriales pour mener des politiques adaptées à leur situation.

Nous avons perdu beaucoup de temps et laissé perdurer un système anachronique et coûteux : pour la seule ville de Paris, le manque à gagner s'élève à 200 ou 300 millions d'euros par an – je ne parle pas du montant des amendes, mais des paiements non perçus pour les places de stationnement. Si les usagers payaient au lieu de frauder, nous aurions des recettes supplémentaires considérables pour financer les transports collectifs. En outre, beaucoup de parkings souterrains demeurent sous-utilisés : pourquoi les usagers paieraient-ils des places de stationnement en sous-sol alors qu'ils ne sont pas incités à le faire en surface ?

Je retire mon amendement, mais j'attends des réponses et espère un vote lors de l'examen du projet de loi de décentralisation.

**M. le ministre délégué.** Je ne vois pas non plus de lien entre les ZAPA et les amendes de stationnement.

Vous mesurez, monsieur Baupin, combien le sujet est complexe. Un amendement ne peut pas le traiter dans sa globalité, il faut un débat plus large.

La réforme risque de se solder par des pertes de recettes pour l'État et certaines collectivités territoriales. Si les grandes villes y sont unanimement favorables, tel n'est pas nécessairement le cas des communes rurales, qui sont très sensibles aux résultats de la répartition du produit des amendes de police opérée par l'État.

**M. Denis Baupin.** Je n'ai rien contre la répartition des recettes d'amendes. Néanmoins, notre objectif devrait être de les réduire, en instaurant un système qui dissuade la fraude et incite les usagers à payer leur place de stationnement. Je l'ai déjà dit au moment des polémiques que vous avez mentionnées : les gens honnêtes n'ont rien à craindre de la réforme que nous proposons.

*L'amendement est retiré.*

*La commission en vient à l'amendement CD 125 rectifié de M. Denis Baupin.*

**M. Denis Baupin.** Cet amendement vise à étendre le dispositif du « double sens cyclable », qui a fait ses preuves dans de nombreuses villes : il a permis de faciliter les déplacements à vélo, dans de bonnes conditions de sécurité – contrairement à ce que l'on pense parfois.

Une première réforme, conduite par M. Dominique Bussereau, a consisté à inverser la règle et l'exception dans les zones où la vitesse est limitée à trente kilomètres/heure : toutes les chaussées y sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Je propose que ces règles s'appliquent également aux rues où la vitesse est limitée à trente kilomètres/heure, sous réserve que leur largeur le permet.

Seriez-vous disposé, monsieur le ministre, à intégrer cette préconisation dans le « plan national vélo » ?

**Mme la rapporteure.** Si vous ne retirez pas votre amendement, je donnerai un avis défavorable, bien qu'il instaure non une obligation, mais une faculté. De nombreuses rues risquent de ne pas être assez larges pour accueillir une circulation à double sens.

**M. le ministre délégué.** Vous avez été, monsieur Denis Baupin, l'un des précurseurs de ce dispositif à Paris qui ménage une place plus importante aux deux roues dans le tissu urbain. Sans doute convient-il de permettre aux collectivités territoriales d'y avoir plus largement recours, mais je ne veux pas anticiper le débat. Vos propositions enrichiront la réflexion du groupe de travail chargé de préparer le « plan national vélo ».

**M. Denis Baupin.** Le code de la route prévoit déjà les « doubles sens cyclables » dans toutes les zones où la vitesse est limitée à trente kilomètres/heure. Je propose de les étendre aux rues où la vitesse est également limitée à trente kilomètres/heure mais qui ne sont

pas intégrées à de telles zones. Lorsque les rues sont trop étroites, les élus locaux pourront sans difficulté déroger à la règle. En outre, c'est un dispositif bien connu : avant d'être étendu au niveau national, il avait été expérimenté pendant de nombreuses années par la ville de Strasbourg, qui avait pu vérifier qu'il ne posait pas de problèmes de sécurité.

Je retire mon amendement, dans la mesure où la question doit être abordée dans un cadre plus large.

**M. Martial Saddier.** À titre personnel, je soutiens cet amendement. Dans les grandes métropoles européennes, les « doubles sens cyclables » facilitent d'autant plus la circulation des vélos qu'ils s'accompagnent d'autres dispositifs visant à contrôler, voire réduire, l'accès des véhicules légers au centre-ville. D'où ma mention des ZAPA et le lien que j'ai fait avec les politiques de stationnement.

*L'amendement est alors retiré.*

**Article 10 :** *Véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'obligation de formation professionnelle*

*La commission adopte l'article 10 sans modification.*

**Article 11 :** *Renforcement des moyens juridiques de contrôle du respect des règles de droit du travail spécifiques au transport routier*

*La commission adopte l'article 11 sans modification.*

**Article additionnel après l'article 11. Article 11 bis (nouveau) :** *Circulation des poids lourds de 44 tonnes*

*La commission est saisie de l'amendement CD 1 rectifié du président Jean-Paul Chanteguet, créant article additionnel après l'article 11.*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le décret du 4 décembre 2012 a autorisé la circulation des poids lourds de 44 tonnes à cinq essieux à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013. Aux termes de cet amendement, le Gouvernement devrait transmettre au Parlement, avant le 31 décembre 2014, un rapport analysant les conséquences de cette décision sur le report modal et l'état des infrastructures routières. Je crains en effet que le report modal ne s'opère dans le sens inverse de celui que nous souhaitons.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure et du ministre délégué, la commission adopte l'amendement.*



### TITRE III

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

**Article 12** (articles L. 4244-1. et L. 4244-2 [nouveaux] du code des transports, article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques) : *Déplacement d'office des bateaux sur le domaine fluvial*

*La commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD 33 et les amendements de cohérence CD 34 et CD 35 de la rapporteure.*

*Puis elle adopte l'article 12 ainsi modifié.*

**Article 13** (article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, articles L. 4313-2, L. 4321-1 et L. 4321-3 du code des transports) : *Habilitation des agents des ports fluviaux en matière de contravention de grande voirie*

*La commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD 36, l'amendement de précision CD 37, l'amendement de cohérence CD 38 et l'amendement de conséquence CD 39 de la rapporteure.*

*Puis elle adopte l'article 13 modifié.*

**Article 14** (article L. 4322-20 du code des transports) : *Ressources du Port autonome de Paris*

*La commission adopte l'article 14 sans modification.*

### TITRE IV

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

**Article 15** (articles L. 5141-1, L. 5141-2-1 [nouveau], L. 5141-3, L. 5141-3-1 [nouveau], L. 5141-4, L. 5141-4-1 [nouveau], L. 5141-4-2 [nouveau], L. 5141-6 et L. 5242-16 du code des transports) : *Simplification des procédures d'expropriation des navires abandonnés*

*La commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD 40, l'amendement de cohérence CD 41 et l'amendement de précision CD 42, tous de la rapporteure.*

*Puis elle examine l'amendement CD 138 de la rapporteure.*

**Mme la rapporteure.** D'après le présent projet de loi, la mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon dans lequel se trouve un navire et la décision de déchéance des droits de son propriétaire font impérativement l'objet d'une notification préalable. Or, la notification

s'adresse nécessairement à une personne donnée, physique ou morale, et il n'est pas certain que l'administration parvienne à identifier le propriétaire ou le responsable légal d'un navire abandonné. Le présent amendement vise donc à remplacer le terme « notification » par celui, plus général, de « publicité ». En droit, la publicité peut prendre la forme d'une notification adressée individuellement à des personnes identifiées, mais aussi d'une publication ou d'un affichage collectif.

**M. le ministre délégué.** Excellente idée.

*La commission adopte l'amendement.*

*La commission adopte successivement les amendements de cohérence CD 139 et CD 140 de la rapporteure ainsi que son amendement de précision CD 45.*

*Elle adopte ensuite l'article 15 ainsi modifié.*

**Article 16** (articles L. 5122-25, L. 5122-26 à L. 5122-30 [nouveaux], L. 5123-2, L. 5123-3, L. 5123-4 et L. 5123-6 du code des transports) : *Limitation de responsabilité en cas de marée noire*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD 47 de la rapporteure.*

*Puis elle adopte successivement les amendements de précision CD 137, CD 48 rectifié, CD 49 rectifié et CD 50 rectifié du même auteur. Elle adopte ensuite successivement les amendements rédactionnels CD 51 et CD 52 de la rapporteure.*

*Elle adopte enfin l'article 16 ainsi modifié.*

**Article 17** (articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement) : *Coordination avec l'article précédent*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD 53 de la rapporteure visant à une nouvelle rédaction globale de l'article. L'article 17 est adopté ainsi modifié.*

**Article 18** (article L. 215-1 du code de la consommation, articles L. 218-26, L. 218-36, L. 218-53, L. 218-66, L. 521-12 et L. 713-7 du code de l'environnement, article L. 513-2 du code minier, article L. 544-8 du code du patrimoine, article L. 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite, articles L. 205-1, L. 231-2, L. 942-1 et L. 942-7 du code rural et de la pêche maritime, article L. 1515-6 du code de la santé publique, articles L. 5123-7, L. 5142-7, L. 5222-1, L. 5243-1, L. 5243-2, L. 5243-2-2, L. 5243-7, L. 5262-4, L. 5335-5, L. 5336-5 et L. 5548-3 du code des transports, articles L. 8271-1-2 du code du travail et L. 312-5 du code du travail applicable à Mayotte, article 33 de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968, article 7 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008) : *Habilitation des agents des affaires maritimes en conséquence de la fusion des corps des inspecteurs et des contrôleurs*

*La commission est saisie de l'amendement CD 54 de la rapporteure.*

**Mme la rapporteure.** 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, qui cite pourtant le corps des inspecteurs des affaires maritimes et doit donc lui aussi être modifié. Le présent amendement propose de pallier cet oubli.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** ensuite une série d'amendements de la rapporteure : les amendements de précision CD 55, CD 56, CD 57 et CD 58 ; l'amendement de conséquence CD 59 ; les amendements de précision CD 60 et CD 61 ; l'amendement de conséquence CD 62 ; l'amendement de précision CD 63 ; l'amendement de conséquence CD 64 ; l'amendement de précision CD 65.*

*Elle **adopte** enfin l'article 18 **ainsi modifié**.*

**Article 19** (articles L. 5111-2 et L. 5111-3 du code des transports) : *Unification des marquages d'identification des bateaux et des navires dans la zone fluviomaritime*

*La commission **adopte** successivement les amendements de simplification rédactionnelle CD 66 et CD 67 de la rapporteure. Elle **adopte** ensuite l'article 19 **ainsi modifié**.*

**Article 20** (articles L. 5241-7-1 (nouveau), L. 5242-1, L. 5242-2, L. 5281-1 et L. 5281-2 (nouveaux) du code des transports) : *Visite des navires et enquête nautique*

*La commission **adopte** l'amendement de cohérence CD 68 et l'amendement de précision CD 69 de la rapporteure. Elle **adopte** enfin l'article 20 **ainsi modifié**.*

**Article 21** (articles L. 5331-5 et L. 5331-6 du code des transports) : *Autorité portuaire dans le port de Port-Cros*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD 70 et CD 71 de la rapporteure. Elle **adopte** ensuite l'article 21 **ainsi modifié**.*

**Article 21 bis :**

*La commission **adopte** l'article 21 bis **sans modification**.*

**Article 22** (article L. 5531-19 [nouveau] du code des transports) : *Pouvoir de consignation à bord exercé par le capitaine du navire*

*La commission examine l'amendement CD 72 de la rapporteure.*

**Mme la rapporteure.** 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.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte ensuite l'article 22 ainsi modifié.*

**Article 23** (articles L. 5561-1, L. 5561-2, L. 5562-1, L. 5562-2, L. 5562-3, L. 5563-1, L. 5563-2, L. 5564-1, L. 5565-1, L. 5565-2, L. 5566-1 et L. 5566-2 [nouveaux] et L. 5342-3 du code des transports) : *Conditions sociales du pays d'accueil*

*La commission adopte successivement les amendements de cohérence CD 73 et CD 74 de la rapporteure, puis ses amendements de clarification CD 75 et CD 76 ainsi que son amendement rédactionnel CD 77. Elle adopte ensuite l'article 23 ainsi modifié.*

### **Après l'article 23**

*La commission est saisie de l'amendement CD 109 de M. Arnaud Leroy.*

**M. Arnaud Leroy.** Le présent amendement vise à créer une redevance pour financer l'accueil des gens de mer. Je sais que sa rédaction n'est pas totalement satisfaisante et je suis prêt à en discuter avant la séance publique. Mais l'adopter permettrait à la France de se mettre en cohérence avec ses engagements internationaux, d'autant qu'elle a pris une part active dans l'élaboration de la convention du travail maritime de 2008.

**Mme la rapporteure.** Je comprends et je partage votre objectif. Mais les dispositions de l'amendement sont mal placées, puisque le code des ports maritimes est voué à une disparition imminente. En outre, elles sont contraires à l'article L. 5321-2 du code des transports, selon lequel « *l'affectation du produit des droits de port est fixée par voie réglementaire* ».

Je vous invite donc à retirer l'amendement, tout en suggérant au Gouvernement d'en reprendre les dispositions.

**M. le ministre délégué.** C'est en effet un sujet important. Le Conseil supérieur des gens de la mer en a d'ailleurs été saisi, et un groupe de travail est à l'œuvre pour élaborer un dispositif juridiquement stable et financièrement pérenne pour l'accueil des gens de mer et la mise en place d'installations de bien-être. Je demanderai à la directrice des affaires maritimes de se rapprocher du Conseil afin de connaître l'avancée des travaux et la suite qu'il est possible d'y réserver.

**M. Arnaud Leroy.** Je retire l'amendement, quitte à revenir sur le sujet lors de l'examen du budget des affaires maritimes. Il faut trouver une solution rapidement.

**M. le ministre.** En effet. Mais la difficulté, en la matière, est de concilier des pratiques ancestrales avec des réalités plus contemporaines.

*L'amendement est retiré.*

## TITRE V

### DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

**Article 24** (article L. 571-7 du code de l'environnement) : *Circulation des aéronefs de secours*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD 79 de la rapporteure.*

*Elle adopte ensuite l'article 24 ainsi modifié.*

## TITRE V bis

### DISPOSITIONS RELATIVES À LA LOGISTIQUE

**Article additionnel après l'article 24. Article 24 bis (nouveau) :** *Conférence nationale sur la logistique*

*La commission examine l'amendement CD 110 de M. Gilles Savary.*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** M. Gilles Savary, pouvez-vous également présenter l'amendement CD 111 qui lui est lié ?

**M. Gilles Savary.** La logistique constitue aujourd'hui un angle mort de la politique de transport en France. Pourtant, contrairement au transport, elle s'intéresse à l'objet transporté et essaie de rationaliser les coûts dans une logique intermodale. Alors que notre pays a connu de nombreux déboires en matière de fret – notamment ferroviaire –, il est temps de réfléchir, comme l'a fait l'Allemagne, à une approche intégrée.

La logistique est un domaine éminemment stratégique dans la mesure où elle permet des gains de compétitivité en optimisant les chaînes de transport intermodal et en concentrant l'effort d'investissement public sur les nœuds intermodaux et les besoins des bassins d'emploi. C'est particulièrement important pour un pays de transit comme la France, ouverte à la fois à la mer, à l'aérien, au ferroviaire et au routier.

L'absence d'approche globale en matière de fret a sans doute entraîné, ces dernières années, beaucoup d'erreurs et de gaspillages. L'amendement CD 110 vise donc à insérer dans le texte du projet de loi un nouveau titre consacré aux dispositions relatives à la logistique. Quant à l'amendement CD 111, il invite le Gouvernement à organiser une conférence nationale sur la logistique afin d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française et d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique. Celui-ci pourrait constituer une annexe au SNIT et donner lieu, le cas échéant, à la réalisation d'un plan d'action national permettant d'identifier les priorités d'investissement.

**Mme la rapporteure.** Notre collègue Philippe Duron devrait remettre dans quelques semaines le rapport de la commission *Mobilité 21* qu'il préside. Nous disposerons à ce moment-là de plus d'éléments. Mais je laisse au Gouvernement, directement concerné, le soin de donner son avis sur ces amendements.

**M. le ministre délégué.** Il ne fait pas de doute que nous manquons d'une stratégie logistique, ni que l'objectif de mobilité durable suppose une planification de l'action de l'État

et la mise en cohérence de différents schémas. Vous souhaitez, monsieur le député, qu'un schéma national de la logistique soit élaboré avant 2014.

**M. Gilles Savary.** Non, je demande au Gouvernement de rassembler avant 2014 l'ensemble des acteurs concernés pour poser un diagnostic avant d'élaborer, à une date ultérieure, un schéma directeur et un plan d'action.

**M. le ministre délégué.** Une disposition législative n'est pas nécessaire pour que le Gouvernement prenne un tel engagement, d'autant que la commission chargée de travailler sur le futur SNIT va bientôt rendre ses conclusions. Son rapport pourrait être le préalable à la mise en œuvre d'un schéma national de la logistique. Sur le fond, nous sommes d'accord. Mais cette question pourrait être également débattue dans le cadre de la réforme ferroviaire ou de la loi de décentralisation.

**M. Gilles Savary.** L'élaboration d'un plan national en matière de logistique ne me semble pas figurer dans la lettre de mission de la commission *Mobilité 21*. Par ailleurs, la logistique ne relève pas d'une approche modale, elle est par nature intermodale. Elle trouve donc toute sa place dans un projet de loi portant diverses dispositions sur le transport.

**M. François-Michel Lambert.** Ce sujet est d'une importance capitale. C'est en mettant en place, en 2008, son *Masterplan Güterverkehr und Logistik* que l'Allemagne a pu structurer le fonctionnement de son industrie et acquérir la puissance économique que nous connaissons. À quoi sert-il de créer un ministère du redressement productif si la France n'améliore pas ses performances en matière logistique ? On estime que les coûts logistiques représentent 10 % du PIB soit, en France, 200 milliards d'euros. Or, il est possible de les réduire de 10 à 30 %, à condition d'améliorer la performance de la logistique dans les entreprises et au plan territorial. Cela représenterait un gain de 20 à 60 milliards d'euros pour nos entreprises, soit bien plus que ce que leur coûtera l'écotaxe poids lourds !

Lors d'une table-ronde organisée par notre commission, M. Philippe Duong, du cabinet Samarcande, par ailleurs professeur de logistique au conservatoire nationale des arts et métiers, nous avait déjà incités à améliorer les performances de notre pays dans ce domaine. Tel est justement l'objectif de ces excellents amendements. Le seul défaut que je puisse leur trouver, c'est qu'il n'est pas nécessaire d'évaluer l'opportunité d'un schéma directeur national de la logistique, car cette opportunité est toute trouvée. Il convient plutôt d'en élaborer d'ores et déjà les modalités de mise en œuvre.

Vous citez la commission *Mobilité 21* et le SNIT, mais le problème de la logistique dépasse celui du transport et des infrastructures. La logistique est le pilotage des flux de marchandises par les flux d'information. C'est aujourd'hui qu'il faut s'engager dans cette voie, d'autant que l'on aboutira, au mieux, à réaliser un schéma national en 2016, alors que l'Allemagne l'a fait depuis 2008 !

**M. Martial Saddier.** Je soutiens également ces amendements, car il faut mener de front la réflexion sur les transports et celle sur la logistique. Nous connaissons la place que celle-ci a prise dans les procédés industriels et environnementaux, avec les flux tendus et le *lean manufacturing* inspiré par Toyota. Nous avons déjà adopté le principe d'un rapport sur des sujets comme l'écotaxe et les 44 tonnes. La logistique vaut bien une conférence nationale.

**M. Arnaud Leroy.** Comme le souligne l'exposé des motifs, un schéma directeur national de la logistique permettrait d'intégrer des objectifs environnementaux et climatiques

dans une stratégie logistique nationale. Or, il est temps d'adopter une politique volontariste en la matière si nous voulons être crédibles en 2015.

Ensuite, vous avez vous-même, monsieur le ministre, rappelé dans l'hémicycle la nécessité d'aller chercher des fonds européens. C'est ainsi que l'on donnera corps au pacte de croissance voulu par le Président de la République. Nous ne devons donc pas manquer l'opportunité d'avoir cette réflexion en matière de logistique.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Je me félicite de cette unanimité. Lors de la table ronde évoquée par François-Michel Lambert, les professionnels avaient en effet demandé une réflexion dans ce domaine.

**M. le ministre délégué.** Ce que j'ai demandé à la commission *Mobilité 21*, c'est de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures. Sa réflexion doit être suivie d'une deuxième phase, consacrée à la construction d'une politique de transport et de mobilité durable, mais aussi, en effet, aux questions de compétitivité économique. Et je ne mésestime pas l'enjeu de la logistique. Je me rendrai d'ailleurs à Lille, demain, pour constater ce que les techniques logistiques peuvent apporter à la compétitivité des entreprises et réfléchir aux moyens, pour l'État, d'encourager la recherche en ce domaine.

Je l'ai dit : sur le fond, je suis d'accord. Puisqu'il semble que ces amendements vont être adoptés, je vous propose, monsieur Savary, d'approfondir la réflexion avec vous d'ici l'examen en séance publique.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Il convient toutefois de remplacer, dans l'amendement CD 110, les mots : « Titre VI » par les mots : « Titre V *bis* ».

*La commission adopte à l'unanimité les amendements CD 110 rectifié et CD 111.*

## TITRE VI

### MODALITÉS D'APPLICATION AUX OUTRE-MER

**Article 25** (articles L. 632-1 et L. 640-1 du code de l'environnement, L. 5712-2 [nouveau], L. 5722-2 [nouveau], L. 5732-2 [nouveau], L. 5742-2 [nouveau], L. 5752-2 [nouveau], L. 5761-1, L. 5761-2 [nouveau], L. 5762-3 [nouveau], L. 5771-1, L. 5771-2 [nouveau], L. 5772-4 [nouveau], L. 5781-3 [nouveau], L. 5782-4 [nouveau], L. 5791-3 [nouveau], L. 5792-4 [nouveau], L. 6761-1 et L. 6771-1 du code des transports) : *Modalités d'application de la loi dans les outre-mer*

*La commission adopte l'amendement de conséquence CD 80 de la rapporteure puis son amendement rédactionnel CD 82.*

*Elle adopte enfin l'article 25 ainsi modifié.*



*La commission adopte alors l'ensemble du projet de loi ainsi modifié, les commissaires UMP s'abstenant.*

**M. le ministre.** Je tiens à saluer la qualité de ces travaux. Nous mesurons l'enjeu de ce texte et les difficultés de sa mise en œuvre. Mais il constitue un passage obligé pour que le transport acquière une dimension plus durable.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le projet de loi sera examiné en séance publique le 10 avril, et il est prévu, le cas échéant, de réunir la commission mixte paritaire dès le mercredi 17 avril.





## AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

**Amendement CD 1 *rect.* présenté par M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable :**

### *Article additionnel après l'article 11*

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

« Avant le 31 décembre 2014, 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 CO<sub>2</sub>, et les impacts sur les chaussées, ».

**Amendement CD 2 *rect.* présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

### *Article 6 ter*

À l'alinéa 1, substituer aux mots : « ou d'une collectivité locale », les mots : « , d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales » .

**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) ».

**Amendement CD 4 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

### *Article 2*

Après les mots : « passée entre », rédiger ainsi la fin 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. »

**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 ».

**Amendement CD 6 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 3 bis*

Dans la première phrase de l’alinéa 2, après le mot : « convention », insérer les mots : « conclue avec une région ».

**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 ».

**Amendement CD 8 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 3 bis*

Dans la dernière phrase de l’alinéa 2, après le mot : « organisatrice », insérer les mots : « de transport ».

**Amendement CD 10 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 4*

Substituer aux mots : « au titre », les mots : « en application ».

**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 ».

**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.

**Amendement CD 14 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. »

**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 1er 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. »

**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. »

**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<sup>er</sup> 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. »

**Amendement CD 18 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 7*

À l'alinéa 4, substituer au mot : « effectué », le mot : « effectuée ».

**Amendement CD 19 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 7*

Après les mots : « pour 2009 », supprimer la fin de l'alinéa 12.

**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 ».

**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 ».

**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 %. »

**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 ».

**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 ».

**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 ».

**Amendement CD 26 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 7*

Dans l'avant-dernière phrase de l'alinéa 7, supprimer le mot : « et ».

**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. »

**Amendement CD 30 présenté par M. Julien Aubert :**

*Article 7*

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant : « La majoration du prix de transport est considérée comme un transfert de charges, et non comme du chiffre d'affaire. »

**Amendement CD 31 rect. présenté par M. Julien Aubert :**

*Article additionnel après l'article 7*

Insérer l'article suivant :

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

II. « La perte de recettes pour 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. »

**Amendement CD 33 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*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. »

**Amendement CD 34 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 12*

Dans la seconde phrase de l'alinéa 5, après le mot : « déplacement », insérer les mots : « d'office ».

**Amendement CD 35 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 12*

À l'alinéa 8, après les deux occurrences du mot : « déplacement », insérer les mots : « d'office ».

**Amendement CD 36 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*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 : »

**Amendement CD 37 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 13*

À l'alinéa 5, après le mot : « maire », Supprimer le signe : « , » et insérer le mot : « et ».

**Amendement CD 38 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 13*

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant : « 5° Les agents mentionnés à l'article L. 2132-21. »

**Amendement CD 39 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 13*

À l'alinéa 8, substituer aux mots : « aux premier à cinquième alinéa », les mots : « aux 1° à 5° ».

**Amendement CD 40 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 15*

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « l'expression », les mots : « les mots ».

**Amendement CD 41 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 15*

Dans la première phrase de l’alinéa 6, après le mot : « entrave », insérer le mot : « prolongée ».

**Amendement CD 42 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 15*

À l’alinéa 11, après le mot : « déchéance », insérer les mots : « des droits ».

**Amendement CD 45 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 15*

Compléter l’alinéa 18 par les mots : « pour démantèlement ».

**Amendement CD 47 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 4*

À l’alinéa 4, substituer aux mots : « termes et expressions », le mot : « mots ».

**Amendement CD 48 *rect.* présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 16*

À l’alinéa 7, après chaque occurrence du mot : « fonds », insérer les mots : « de limitation ».

**Amendement CD 49 *rect.* présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 16*

À l’alinéa 8, après le mot : « fonds », insérer les mots : « de limitation ».

**Amendement CD 50 *rect.* présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 16*

À l’alinéa 9, après chaque occurrence du mot : « fonds », Insérer les mots : « de limitation ».

**Amendement CD 51 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 16*

À l’alinéa 9, après les mots : « l’assurance ou », le mot : « une ».

**Amendement CD 52 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*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. »

**Amendement CD 53 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 17*

Rédiger ainsi cet article : « La sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre I<sup>er</sup> du livre II du code de l'environnement est abrogée. »

**Amendement CD 54 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 18*

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

« 1<sup>o</sup>A L'article L. 218-5 est ainsi modifié :

« a) Le 3<sup>o</sup> est ainsi rédigé :

« " 3<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup> sont abrogés. »

**Amendement CD 55 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 18*

À l'alinéa 11, substituer au mot : "affectés", le mot : «affecté».



**Amendement CD 56 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 18*

À l'alinéa 15, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

**Amendement CD 57 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 18*

À l'alinéa 19, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

**Amendement CD 58 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 18*

À l'alinéa 25, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

**Amendement CD 59 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*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. »

**Amendement CD 60 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 18*

À l'alinéa 48, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

**Amendement CD 61 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 18*

À l'alinéa 57, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

**Amendement CD 62 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*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°". »

**Amendement CD 63 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 18*

À l'alinéa 72, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

**Amendement CD 64 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*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". »

**Amendement CD 65 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 18*

À l'alinéa 80, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

**Amendement CD 66 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 19*

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

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

**Amendement CD 67 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 19*

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « Ces dispositions », les mots : « Les dispositions du précédent alinéa ».

**Amendement CD 68 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 20*

À l'alinéa 3, substituer au mot : « agents », les mots : « fonctionnaires et personnes ».

**Amendement CD 69 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 20*

À l'alinéa 13, insérer après le mot : « République », les mots : « territorialement compétent ».

**Amendement CD 70 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 21*

À l'alinéa 3, supprimer les mots : « l'autorité portuaire est ».

**Amendement CD 71 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 21*

À l'alinéa 5, supprimer les mots : l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est ».

**Amendement CD 72 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*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".

**Amendement CD 73 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 23*

À l'alinéa 3, avant le mot : « conditions », insérer le mot : « Les ».

**Amendement CD 74 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 23*

À l'alinéa 6, substituer aux mots : « et les règlements pris pour sa mise en œuvre sont applicables », les mots : « est applicable ».

**Amendement CD 75 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 23*

À l'alinéa 18, substituer au mot : « il », les mots : « le salarié ».

**Amendement CD 76 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 23*

À l'alinéa 19, substituer aux mots : « qu'il exerce », les mots : « qu'exerce le salarié ».

**Amendement CD 77 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*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 ».

**Amendement CD 79 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 24*

À l'alinéa 2, substituer aux mots : « Ces dispositions », les mots : « Les deux premiers alinéas ».

**Amendement CD 80 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 25*

Aux alinéas 13 à 15, substituer aux mots : « les 1° à 5° et 7° du II », les mots : « le II ».

**Amendement CD 82 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*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. »

**Amendement CD 84 *rect.* présenté MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :**

*Article additionnel après l'article 7*

Insérer l'article suivant :

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

« 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 L. 3222-3 du code des transports, majorent de plein droit le prix des marchandises qu'elles vendent. »

« La facture fait apparaître la majoration. »

**Amendement CD 85 *rect.* présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :**

*Article additionnel après l'article 7*

Insérer l'article suivant :

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

« 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 L. 3222-3 du code des transports, 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. »

**Amendement CD 87 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et 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. »

**Amendement CD 88 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :**

*Article additionnel après l'article 7 ter*

Insérer l'article suivant :

« 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.

**Amendement CD 89 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly et 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... ».

**Amendement CD 90 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :**

*Article additionnel avant l'article 5*

Insérer l'article suivant :

« 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. »

**Amendement CD 91 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et 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. »

**Amendement CD 93 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :**

*Article 7*

À l'alinéa 8, après le mot : « facture », insérer les mots : « ou tout autre document commercial ».

**Amendement CD 94 (2<sup>ème</sup> rect.) présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :**

*Article additionnel après l'article 6 ter*

Insérer l'article suivant :

I. – Le premier alinéa de l'article 276 du code des douanes est complété par les mots : « lorsqu'ils circulent sur le réseau mentionné à l'article 270 ».

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.

**Amendement CD 95 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. »

**Amendement CD 96 présenté par M. Olivier Marleix :**

*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.

**Amendement CD 97 présenté par Mmes et MM. Richard Ferrand, Jean-Pierre Le Roch, Patricia Adam, Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, Gwenegan Bui, Marie-Anne Chapdelaine, Corinne Erhel, Chantal Guittet, Gilbert Le Bris, Viviane Le Dissez, Annie Le Houerou, Annick Le Loch, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, Marcel Rogemont et Jean-Jacques 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. »

**Amendement CD 98 (2<sup>ème</sup> rect.) présenté par Mmes et MM. Richard Ferrand, Jean-Pierre Le Roch, Patricia Adam, Nathalie Appéré, André, Bleunven, Bui, Chapdelaine, Erhel, Guittet, Le Bris, Le Dissez, Le Houerou, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, Marcel Rogemont et Jean-Jacques Urvoas :**

*Article additionnel après l'article 6 ter*

Insérer l'article suivant :

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 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.



**Amendement CD 100 (2<sup>ème</sup> rect.) présenté par Mmes et MM. Richard Ferrand, Jean-Pierre Le Roch, Patricia Adam, Nathalie Appéré, François André, Jean-Luc Bleunven, Gwenegan Bui, Marie-Anne Chapdelaine, Corinne Erhel, Chantal Guittet, Gilbert Le Bris, Viviane Le Dissez, Annie Le Houerou, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et Jean-Jacques Urvoas :**

*Article additionnel après 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 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.

**Amendement CD 101 présenté par Mmes et MM. Richard Ferrand, Jean-Pierre Le Roch, Patricia Adam, Nathalie Appéré, François André, Jean-Luc Bleunven, Gwenegan Bui, Marie-Anne Chapdelaine, Corinne Erhel, Chantal Guittet, Gilbert Le Bris, Viviane Le Dissez, Annie Le Houerou, Annick Le Loch, Lesage, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et Jean-Jacques 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. ».

**Amendement CD 102 (2<sup>ème</sup> rect.) présenté par Mmes et MM. Jean-Pierre Le Roch, Richard Ferrand, Patricia Adam, Nathalie Appéré, François André, Jean-Luc Bleunven, Gwenegan Bui, Marie-Anne Chapdelaine, Corinne Erhel, Chantal Guittet, Gilbert Le Bris, Viviane Le Dissez, Annie Le Houerou, Annick Le Loch, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, Marcel Rogemont et Jean-Jacques Urvoas :**

*Après l'article 6 ter*

Insérer l'article suivant :

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 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.

**Amendement CD 104 *rect.* présenté par Mmes et MM. Florent Boudié, Alain Rousset, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caillet, 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 cet article :

« 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 une 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, les comptes d'exploitation retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la convention correspondante sur l'année civile précédente, les 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.»

**Amendement CD 105 *rect.* présenté par Mmes et MM. Alexis Bachelay, Florent Boudié, Gilles Savary, Jean-Philippe Malle, Annick Lepetit, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caillet, 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:

« L'article L.1241-4 du code des transports est modifié comme suit :

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

**Amendement CD 106 présenté par Mmes et MM. Alexis Bachelay, Florent Boudié, Gilles Savary, Jean-Philippe Mallé, Annick Lepetit, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caullet, Yann Capet, Arnaud Leroy, Jean-Jacques Cotel, 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 :

« 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 ».

**Amendement CD 108 présenté par Mmes et MM. Alexis Bachelay, Florent Boudié, Gilles Savary, Jean-Philippe Mallé, Annick Lepetit, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caullet, Yann Capet, Arnaud Leroy, Jean-Jacques Cotel, 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 :

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

« *Art. L.15-1.* – 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 :

« *Art. L.15-2.* – 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.

« À 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.

**Amendement CD 109 présenté par Mmes et MM. Arnaud Leroy, Florent Boudié, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caultet, Gilles Savary, Yann Capet, Alexis Bachelay, Jean-Jacques Cotel, 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<sup>er</sup> du livre II du code des ports maritimes est complété par un chapitre II :

"Chapitre II : Accueil des gens de mer

"*Art. 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.

**Amendement CD 110 *rect.* présenté par Mmes et MM. Gilles Savary, Florent Boudié, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caultet, Yann Capet, Alexis Bachelay, Arnaud Leroy, Rémi Pavros, Jean-Jacques Cotel, 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 V *bis*

« Dispositions relatives à la logistique »

**Amendement CD 111 présenté par Mmes et MM. Gilles Savary, Florent Boudié, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caultet, Yann Capet, Alexis Bachelay, Arnaud Leroy, Rémi Pavros, Jean-Jacques Cotel, 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. »

**Amendement CD 113 présenté par MM. Martial Saddier, Jacques Kossowski, Franck Marlin, Jean-Claude Bouchet et 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. »

**Amendement CD 114 présenté par MM. Martial Saddier, Jacques Kossowski, Franck Marlin, Jean-Claude Bouchet et Jean-Marie Sermier :**

*Article additionnel après 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. »

**Amendement CD 115 (2<sup>ème</sup> rect.) présenté par MM. Martial Saddier, Jacques Kossowski, Franck Marlin, Julien Aubert, Jean-Claude Bouchet et Jean-Marie Sermier :**

*Article additionnel après l'article 6 ter*

Insérer l'article suivant :

« I. - À la fin de l'alinéa 2 de l'article 271 du code des douanes, insérer les mots « et les véhicules approvisionnant en énergie le consommateur final »

« 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 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. »

**Amendement CD 116 présenté par M. 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.

**Amendement CD 117 présenté par M. 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. »

**Amendement CD 118 présenté par Mme et MM.. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :**

*Article additionnel après 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 ».

**Amendement CD 119 *rect.* présenté par Mme et MM. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :**

*Article additionnel après l'article 3 bis*

Insérer l'article suivant :

« 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. »

**Amendement CD 120 présenté par Mme et MM.. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :**

*Article additionnel après 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 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.

**Amendement CD 121 *rect.* présenté par Mme et MM.. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :**

*Article additionnel après l'article 5*

Insérer l'article suivant :

« 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<sup>er</sup> janvier 2015, sur les carrefours à feux, des sas cyclistes dans la zone située entre le feu et la ligne d'effet des feux »

**Amendement CD 122 présenté par Mmes et MM.. Denis Baupin, François-Michel Lambert, Laurence Abeille, Michèle Bonneton et Brigitte Allain :**

*Article 6 ter*

Supprimer cet article

**Amendement CD 123 présenté par Mmes et MM. Paul Molac, François-Michel Lambert, Denis Baupin, Laurence Abeille, Michèle Bonneton et Brigitte Allain :**

*Article additionnel après l'article 6 ter*

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 ».

**Amendement CD 124 présenté par Mmes et MM. François-Michel Lambert, Denis Baupin, Laurence Abeille, Michèle Bonneton et Brigitte Allain :**

*Article 7*

À l'alinéa 7, supprimer les mots : « sont compris entre 0 et 7 %. Ils ».

**Amendement CD 125 *rect.* présenté par Mme et MM. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :**

*Article additionnel après l'article 9*

Insérer l'article suivant :

« 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<sup>er</sup> janvier 2015, toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police».

**Amendement CD 126 présenté par Mme et MM. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :**

*Article additionnel après l'article 9*

Insérer l'article suivant :

« 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. » ;

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

« 14° Aux comptables 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 :

« 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.



**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 ».

**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. »

**Amendement CD 129 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 8*

À l'alinéa 6, substituer au mot : « visés », le mot : « mentionnés ».

**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 ».

**Amendement CD 131 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 8*

Rédiger ainsi l'alinéa 14 :

« *Art. L. 3115-4* – Les articles 1<sup>er</sup> 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. ».

**Amendement CD 132 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) ».

**Amendement CD 133 présenté par Mme et MM. Xavier Breton, Damien Abad, Marianne Dubois et Lionel Tardy:**

*Article additionnel 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. »

**Amendement CD 134 présenté par Mme et MM. Xavier Breton, Damien Abad, Marianne Dubois et Lionel Tardy:**

*Article additionnel avant l'article 5*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« 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. »

**Amendement CD 135 *rect.* présenté par Mme et MM. Xavier Breton, Damien Abad, Marianne Dubois et Lionel Tardy:**

*Après l'article 6 ter*

Insérer l'article suivant :

« I. Après le 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 269 du code des douanes, il est inséré l'alinéa suivant :

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe, les véhicules en essais et réparations au sens de l'article R. 322-3 du Code de la route. »

« 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.

**Amendement CD 137 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 16*

À l'alinéa 6, substituer aux mots : « d'indemnisation », les mots : « de limitation ».

**Amendement CD 138 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 15*

Dans la première phrase de l'alinéa 13, substituer au mot : « notification », le mot : « publicité ».

**Amendement CD 139 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 15*

À l'alinéa 14, substituer aux mots : « sont notifiées par » les mot : « font l'objet d'une publicité à l'initiative de ».

**Amendement CD 140 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :**

*Article 15*

À l'alinéa 17, substituer au mot : « notification », le mot : « publicité ».

**Amendement CD 141 *rect.* présenté par Mme et M. Geneviève Gaillard et Serge Bardy :**

*Article additionnel après l'article 7 ter*

Insérer l'article suivant :

« Un rapport sur le bilan économique, écologique et humain de la libre circulation des camions de soixante tonnes, sur le réseau routier national, sera présenté à l'Assemblée Nationale avant le 31 décembre 2015. »

**Amendement CD 142 présenté par M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques:**

*Article 7*

Rédiger ainsi l'alinéa 13 :

« III. – Au plus tard le 31 décembre 2014, le Gouvernement remet au Parlement un rapport identifiant les difficultés éventuellement rencontrées par les transporteurs routiers de marchandises et les donneurs d'ordre dans la mise en œuvre de la majoration du prix du transport routier instituée par le présent article.

« Ce rapport présente également les effets de l'éco-taxe poids lourds et du dispositif de majoration sur les prix du transport routier de marchandises, l'évolution des négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et les donneurs d'ordre et la répartition des parts de marchés des transporteurs sur les trajets internationaux. »

« Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.

« Il évalue les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'éco-taxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés.

« Il analyse les effets de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration du prix du transport routier sur les prix des produits de grande consommation.

« Il évalue l'impact de l'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration sur le report modal.

« Il présente les modalités d'application de l'éco-taxe poids lourds dans les pays européens qui l'ont adoptée. »

**Amendement CD 143 présenté par M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques :**

*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. »

### **Membres présents ou excusés**

#### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du mercredi 27 mars 2013 à 21 h 15

*Présents.* - M. Julien Aubert, M. Alexis Bachelay, M. Serge Bardy, M. Denis Baupin, M. Florent Boudié, M. Jean-Louis Bricout, M. Yann Capet, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Yannick Favennec, M. François-Michel Lambert, Mme Viviane Le Dissez, M. Arnaud Leroy, M. Olivier Marleix, M. Rémi Pauvros, Mme Catherine Quéré, M. Martial Saddier, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier

*Excusés.* - Mme Chantal Berthelot, M. Patrice Carvalho, Mme Sophie Errante, M. Christian Jacob, M. Gabriel Serville, Mme Suzanne Tallard

*Assistaient également à la réunion.* - M. Richard Ferrand, Mme Annick Le Loch, M. Fabrice Verdier