

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e 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, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831) (*M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs*)..... 2

Lundi 20 mai 2019
Séance de 16 heures

Compte rendu n° 59

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen, sur le rapport de M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs, du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831).

Après l'article 28

La commission examine l'amendement CD1728 de Mme Laurence Maillart-Méhaignerie.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement de notre collègue Mme Laurence Maillart Méhaignerie répond parfaitement aux objectifs de ce texte.

La loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) permet au préfet d'empêcher la construction d'une nouvelle surface commerciale en périphérie de ville, dans certains territoires, en fonction de critères comme l'évolution des taux de vacance commerciale dans le centre-ville ou le taux de chômage. Cet amendement vise à permettre au préfet de fonder sa décision sur deux critères additionnels : la circulation des véhicules terrestres à moteur et le niveau des émissions de polluants atmosphériques.

Le lien entre expansion commerciale en périphérie de ville et hausse des déplacements en voiture est établi. Cet amendement permettrait au préfet de suspendre l'examen d'une demande d'autorisation d'exploitation commerciale afin de lutter contre la congestion automobile et la pollution de l'air. Cette disposition permettrait d'apporter une réponse à des problématiques locales en s'appuyant sur le préfet du département.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Le Gouvernement partage totalement cette ambition mais le dispositif mis en place par la loi ELAN fait actuellement l'objet d'une procédure auprès de la Commission européenne au motif qu'il restreindrait la liberté d'établissement. Nos services s'efforcent de faire valoir des raisons impérieuses d'intérêt général d'aménagement du territoire. Dans ce contexte, le fait d'ajouter des critères supplémentaires et de la complexité risquerait de fragiliser le dispositif dans son ensemble. Je vous propose de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement concerne la création de surfaces commerciales. Tout aussi important qu'il puisse être, il me semble plutôt éloigné des objectifs de la LOM. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine les amendements CD1787 et CD1788 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Ces deux amendements portent sur la pollution sonore – et évidemment de l’air – générée par des navires maritimes ou fluviaux. Par analogie avec ce qui est prévu pour les véhicules terrestres par le code de la route dans le cadre de l’arrêté du 12 novembre 1963, je propose de contraindre les navires à moteur en stationnement à quai, qu’ils soient maritimes ou fluviaux, d’avoir leur moteur arrêté, sauf en cas de nécessité.

Les habitants de certaines régions côtières, je pense notamment à ceux de Marseille et de Toulon, dénoncent la pollution de l’air, mais également la pollution sonore dont ils sont victimes du fait de bateaux, notamment de navires de croisière, qui maintiennent leur moteur allumé pendant plusieurs heures quand ils sont en stationnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait vos préoccupations et je mesure la gêne occasionnée par ces bateaux pour les riverains des ports maritimes ou fluviaux. Toutefois, il faut tenir compte de l’état d’équipement de ces ports. En l’absence de bornes électriques à quai, cette obligation reviendrait à les priver d’alimentation électrique alors que certaines installations – comme celles qui fournissent la lumière et le chauffage de navires de passagers – doivent continuer à être alimentées.

Dans ce domaine, la bonne méthode consiste à accélérer l’équipement en raccordement électrique à quai, et nous l’encourageons fortement. À Marseille, les ferries et des porte-conteneurs peuvent bénéficier de ce type de raccordement mais ce n’est pas encore le cas des navires de croisière, compte tenu de la puissance nécessaire. La France encourage aussi l’utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) qui apparaît comme une solution beaucoup moins polluante, notamment en termes d’émissions de particules. Les ports de Dunkerque, du Havre, de Nantes et de Marseille proposent déjà des solutions d’avitaillement au GNL. Nous soutenons ces initiatives, en particulier à Marseille. Pour les ports maritimes, ce sont les solutions à privilégier.

S’agissant des ports intérieurs, des évolutions réglementaires sont prévues : le raccordement à quai sera obligatoire dès lors qu’un branchement électrique sera possible, et le non-respect de cette disposition sera considéré comme une infraction à laquelle une sanction sera associée.

Nous avançons en prévoyant des dispositifs incitatifs au déploiement d’infrastructures d’avitaillement plus propres. Nous prévoyons aussi des infractions – qui sont d’ordre réglementaire – lorsque c’est possible et nécessaire.

Pour toutes ces raisons, je vous propose de retirer de vos amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L’intention est tout à fait louable, mais les mesures proposées sont plutôt de nature réglementaire. Pour qu’elles soient efficaces, il faudrait d’ailleurs préciser la rédaction, car « sauf en cas de nécessité » me semble une notion assez floue.

Comme Mme la ministre vient de le rappeler, nous avons évoqué le sujet la semaine passée à l’occasion de l’examen d’autres articles. C’est un sujet très important et, le 7 février dernier, j’en avais fait l’un des thèmes principaux du Conseil national de l’air – CNA – que je préside. Nous avons discuté de la pollution liée à ces navires dans les ports.

Je demande néanmoins le retrait de ces amendements car, à mon avis, de telles dispositions sont d’ordre réglementaire.

Mme Laurianne Rossi. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur pour ces précisions. J'entends bien qu'il est nécessaire de développer les raccordements électriques dans les ports. Je vais retirer ces amendements qui témoignent pourtant de réelles problématiques pour les habitants concernés. Je précise, monsieur le rapporteur, que la notion « sauf en cas de nécessité » s'appliquait aux navires d'urgence ou de secours.

Les amendements sont retirés.

La commission est saisie de l'amendement CD1252 de M. Bertrand Pancher.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. S'agissant de la pollution des navires, les actions doivent être menées à une échelle internationale ou européenne. C'est bien ce que nous faisons : des mesures sont d'ores et déjà prises pour réduire les teneurs en soufre des carburants marins dans le monde à partir de 2020 ; des discussions sont en cours pour créer une zone en Méditerranée où les émissions seraient encore plus faibles. Je vous propose, monsieur Bertrand Pancher, de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. J'ajouterai que cette réglementation relève des plans de protection de l'atmosphère (PPA), ce qui nous fait sortir un peu du cadre de la LOM.

L'amendement est retiré.

Article 28 bis A (nouveau) (article L. 223-1 du code de l'environnement) :
Systématisation des mesures prises en cas de pic de pollution

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2378 de la présidente Mme Barbara Pompili et CD1757 de M. Francis Vercamer.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je défends l'amendement CD2378 dont je suis la première signataire. La pollution de l'air tue : la dernière étude fait état de 67 000 morts par an, dues aux particules fines. Plus de la moitié de ces décès a lieu dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le Gouvernement manifeste une réelle volonté d'agir dans ce domaine, et il faut s'en réjouir. Avec ce projet de loi, l'idée est bien d'agir sur la pollution de fond, celle qui provoque le plus de décès prématurés. D'où les nombreuses mesures prévues en faveur des mobilités propres et de la qualité de l'air. Je pense, par exemple, aux dispositions favorables au développement de l'utilisation du vélo et des mobilités actives pour les déplacements du quotidien. Je pense aussi aux mesures relatives à la transition écologique des flottes ou encore aux zones à faibles émissions (ZFE). Et ce ne sont là que quelques exemples.

Toutefois, en attendant le déploiement des effets de ces différents outils et mesures sur la qualité de l'air, il demeure nécessaire d'agir sur les pics de pollution. Cet amendement propose, en cas de dépassement des seuils d'alerte de pollution de l'air, d'automatiser les mesures de restriction ou de suspension de la circulation des véhicules, prises par les préfets. Il peut s'agir de la réduction des vitesses maximales autorisées ou de la circulation différenciée, mesures qui ont des effets positifs.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD1757, que j'ai cosigné avec mon collègue M. Francis Vercamer, vise à rendre effective l'information des automobilistes concernant la décision du préfet de procéder à une circulation alternée, en cas d'épisode de pollution. Force est de constater que les moyens d'information de la population sont vraiment insuffisants. Les mesures sont souvent prises dans l'urgence, la veille pour le lendemain. Il n'est pas rare que les automobilistes soient informés de la restriction de circulation par les panneaux de signalétique disposés sur les voies de circulation. À l'évidence, il est alors trop tard. Nous proposons cet amendement d'appel pour corriger cette situation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame la présidente, le Gouvernement partage totalement votre avis : il faut d'abord agir sur la pollution de fond et différentes mesures prévues au titre III vont dans ce sens. Il faut aussi pouvoir agir rapidement en cas de pic de pollution, une situation dont le cadre juridique a déjà été profondément modifié grâce à la proposition de loi que vous aviez présentée avec M. François de Rugy, désormais ministre d'État. Le Gouvernement émet un avis favorable à l'amendement que vous proposez et qui permet d'améliorer le dispositif.

Quant à l'amendement CD1757, dont l'objectif est d'informer les automobilistes en cas de déclenchement d'une restriction de circulation lors d'un pic de pollution, il me semble satisfait : l'arrêté du 7 avril 2016 prévoit que les mesures préfectorales sont saisies immédiatement dans l'outil national « vigilance atmosphérique » mis en place par le ministère chargé de l'environnement. Cet outil permet aux automobilistes d'être immédiatement informés des décisions prises. Je vous propose de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement défendu par Mme la présidente va dans le bon sens mais je tiens à préciser qu'il faut adapter la réponse à la cause : le pic de pollution peut avoir d'autres sources que les transports. La semaine dernière, nous avons pris la précaution de préciser que les zones à faibles émissions (ZFE) seraient mises en place dans le cadre des mobilités. Ne laissons pas croire que les transports sont les seuls responsables des pics de pollution. Les transports contribuent, par exemple, pour 25 % des émissions de matières particulaires de diamètre inférieur à 2,5 micromètres (PM_{2,5}). Cela signifie que 75 % des PM_{2,5} viennent d'autres sources, principalement des appareils de chauffage au bois non performants. En revanche, les transports produisent de 63 % à 65 % des émissions d'oxydes d'azote en France. Pour l'ozone, polluant secondaire, le débat est différent. J'émetts donc un avis favorable à l'amendement CD2378.

Quant à l'amendement CD1757, j'estime qu'il est satisfait. Nous devons être encore plus réactifs, même si ce n'est pas toujours facile de l'être. Les mesures sont assez précises pour la pollution attendue le lendemain. Il faut évaluer la persistance du phénomène dans le temps et éventuellement adapter les contraintes de circulation. Comme vous, je pense qu'il faut améliorer l'information, en lien avec les médias locaux et tous les moyens qui permettent de toucher le grand public pour que personne n'ignore ce qui va se passer dans la journée. Votre amendement nous donne l'occasion d'en discuter mais je ne pense pas qu'il faille inscrire ce type de précision dans la loi.

L'amendement CD1757 est retiré.

La commission adopte l'amendement CD2378.

Après l'article 28

La commission examine l'amendement CD2632 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Les nuisances sonores constituent un risque pour la santé des Français. L'Agence européenne pour l'environnement considère que l'exposition au bruit entraîne des troubles du sommeil et de l'apprentissage, des désordres cardiovasculaires, des perturbations endocriniennes et digestives, et qu'elle est à l'origine de 10 000 morts par an en Europe. Quelque 9 millions de Français sont exposés à des seuils de bruit qui sont considérés comme critiques par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Cet amendement propose de faire un petit pas en avant, en prévoyant une faculté qui ne coûte rien et qui n'est pas contraignante pour les collectivités locales : mettre en place des zones à faibles émissions de pollution sonore, et non plus de pollution atmosphérique. Nous proposons de restreindre cette faculté aux seules communes situées dans des parcs naturels régionaux. Ces ZFE particulières prendraient la forme d'expériences d'une durée de trois ans, ce qui permettrait de vérifier leur faisabilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces enjeux de pollution sonore sont importants, *a fortiori* dans un parc naturel régional (PNR), mais je pense que votre amendement est satisfait. Les chartes des parcs naturels peuvent d'ores et déjà définir des orientations ou prévoir des mesures relatives à la circulation des véhicules à moteur, visant à préserver ces espaces. Les PNR réalisent des actions expérimentales et ils ont aussi un souci de capitalisation et de transfert de bonnes pratiques, en particulier en matière de pollution sonore et de mise en place de zones de silence. À mon avis, les expérimentations que vous proposez sont déjà possibles dans le cadre actuel et donc, même si je comprends votre préoccupation, je vous propose de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Il est possible de mener des expérimentations de ce type sans qu'il soit besoin de l'ajouter dans le présent texte.

M. Jean-Noël Barrot. Merci beaucoup pour ces précisions. Je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

Article 28 bis B (nouveau) (article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales) : *Possibilité de créer des zones à trafic limité*

La commission est saisie de l'amendement CD3049 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai cosigné cet amendement avec Mme Bérandère Couillard, et laisserai ma collègue compléter mon propos si elle le souhaite.

Notre amendement vise à accompagner le déploiement de zones à trafic limité par les collectivités. La zone à trafic limité est utilisée depuis longtemps, avec succès, dans de très nombreuses villes du nord de l'Italie.

À la différence des ZFE où les véhicules sont autorisés à circuler selon leur niveau de pollution, c'est le type d'usage du véhicule qui détermine sa liberté de circuler dans la zone à trafic limité. Ainsi les résidents, les professionnels – les livreurs et autres – et les transports en commun peuvent circuler. En France, elle a été mise en place à titre expérimental dans le centre de la ville de Nantes, avec pour conséquences positives d'apaiser le trafic routier et d'augmenter de manière significative le trafic cycliste.

L'amendement permet d'assurer une assise juridique supplémentaire à la mise en place de telles zones en permettant aux maires d'en restreindre l'accès de façon permanente à certaines catégories d'usagers, eu égard aux nécessités de circulation ou de protection de l'environnement.

La création de telles zones permettra également de prendre en compte la pollution de proximité et de lutter contre le bruit en ville, notamment dans les centres particulièrement denses.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme vous l'avez souligné, des expérimentations de ce type existent déjà. Je pense qu'il est néanmoins utile de sécuriser le cadre juridique et c'est pourquoi je suis favorable à votre amendement.

Mme Béragère Couillard. Je suis ravie d'entendre votre avis favorable.

Le code général des collectivités territoriales permet à l'autorité locale de réserver l'accès de certaines voies de l'agglomération à diverses catégories de véhicules pour des raisons environnementales ou de régulation, mais elle ne peut le faire qu'à certaines heures et non de façon permanente. C'est ainsi que la ville de Bordeaux a rencontré des difficultés pour réserver le pont de pierre à des mobilités douces. L'adoption de cet amendement va permettre de résoudre le problème, ce qui me réjouit.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement est largement inspiré par le Réseau Action Climat (RAC), dont les arguments ont été repris mot pour mot. C'est très bien de soutenir les engagements des grandes organisations concernées. Je le ferai avec d'autant plus de plaisir que j'ai déposé un amendement similaire, le CD1261, que je vais retirer. Nous manquons de moyens pour limiter la circulation motorisée dans un quartier à ses habitants. Il faut donc des stratégies de ce type pour dissuader les transits, à chaque fois que c'est possible.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il est vrai que votre amendement aurait dû être présenté en discussion commune avec celui des rapporteurs, monsieur Bertrand Pancher. Comme il ne faisait pas référence au même alinéa de l'article du code général des collectivités territoriales, il a trompé notre vigilance.

M. Bertrand Pancher. Ces amendements reprennent mot pour mot les arguments du RAC, il faut le dire par souci de transparence. À tout seigneur tout honneur !

La commission adopte l'amendement.

L'amendement CD1261 de M. Bertrand Pancher est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD618 de Mme Véronique Riotton, CD2565 de Mme Frédérique Lardet, CD1250 de M. Bertrand Pancher et les amendements CD2568 et CD2567 de Mme Frédérique Lardet.

M. Vincent Thiébaud. L'amendement proposé par Mme Véronique Riotton vise à réintroduire un article initialement prévu par l'avant-projet de loi et finalement supprimé du texte présenté au Sénat. Il s'agit de donner aux agglomérations de plus de 100 000 habitants qui le souhaitent, la possibilité de mettre en place un péage urbain.

L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est chargée de fixer le tarif de congestion pour chaque catégorie de véhicule et dans la limite des plafonds fixés par cet amendement. Les usagers dont le domicile ou le lieu de travail est situé dans la zone faisant l'objet d'un tarif de congestion peuvent bénéficier d'un tarif réduit ou d'une gratuité. Certains types de véhicules sont par ailleurs exemptés de cette obligation, comme les véhicules de transport public. Il s'agit de lutter contre la pollution et de réduire la congestion automobile dans les grandes agglomérations.

Dans ma circonscription du Bas-Rhin, la mesure présenterait un véritable intérêt dans le cadre de notre projet de contournement de Strasbourg. Nous voulons dissuader les véhicules de transit de continuer à traverser la ville en empruntant une autoroute qui va être déclassée en boulevard urbain.

Mme Pascale Boyer. Je vais présenter tous les amendements de ma collègue Mme Frédérique Lardet.

Alors que des tarifs de congestion visant à lutter contre la congestion automobile et la pollution de l'air ont été mis en place dans de nombreuses villes d'Europe et ailleurs dans le monde, il est *a priori* inenvisageable d'en instaurer en France. L'article 1609 *quater* A du code général des impôts consacré à l'expérimentation des péages urbains, introduit par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « loi Grenelle II », est en effet inapplicable en l'état car il limite à trois ans la possibilité d'une telle expérimentation, alors qu'il faut huit ans pour rentabiliser les équipements nécessaires.

À Londres comme à Stockholm, des *congestion charges* ont été mis en place dans les années 2000 pour réduire la circulation automobile dans des centres-villes engorgés. Les recettes annuelles – 185 millions d'euros nets en 2016 à Londres et 87,5 millions d'euros nets en 2015 à Stockholm – ont été prioritairement affectées à l'amélioration des transports en commun, voués à accueillir le report de trafic lié à la mise en place des *congestion charges*.

C'est pourquoi nous souhaitons lever le caractère expérimental de la mesure prévue, et permettre aux agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en place les tarifs de congestion sans limite de temps. En France, la notion de *congestion charges* est traduite par « péages urbains », mais nous lui préférons celle de « tarifs de congestion ».

L'amendement CD2567 est un amendement de repli. Au cas où Mme la ministre ne souhaiterait pas transformer ces expérimentations en mesure définitive, nous proposons de faire passer leur durée de trois à cinq ans.

M. Bertrand Pancher. Depuis le Grenelle de l'environnement, c'est-à-dire depuis une dizaine d'années, toutes les associations environnementales réclament la mise en place de

péages urbains. L'administration centrale a toujours bloqué cette demande, comme si les collectivités locales ne pouvaient pas porter un jugement lucide sur les actions à mener, et peut-être par peur d'irriter les automobilistes.

Pourtant, si nous voulons avoir des ressources pour engager des travaux en matière de mobilité douce et limiter la pollution, il ne faut pas hésiter à créer des outils de ce type. Les collectivités doivent avoir la possibilité d'y recourir, même si l'idée n'est pas de les généraliser. De grandes métropoles ont créé de tels péages, comme cela vient d'être rappelé. Il faut supprimer le cadre actuel car une expérimentation de trois ans n'a pas de sens, compte tenu du temps qu'il faut pour réaliser un tel dispositif et l'expliquer. Nombre de collectivités ont renoncé à le faire. Qu'on l'appelle péage urbain ou tarif de congestion, peu importe, l'essentiel étant de répondre aux problématiques des collectivités territoriales.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Lors des travaux préparatoires à ce texte, des réflexions ont été conduites sur ce sujet extrêmement sensible. Les citoyens qui habitent en dehors des grandes agglomérations peuvent ressentir ce type de mesure comme un frein supplémentaire à leur accès aux métropoles ou aux grandes villes. Au cours de ces réflexions, plusieurs conditions s'étaient imposées : ce genre de dispositif ne serait créé qu'à la demande d'une collectivité et il n'était pas question de le généraliser ; sa mise en place supposait d'avoir identifié d'autres modes de transport et d'éventuels tarifs sociaux.

Malgré cela, une polémique est apparue avant la présentation du projet de loi. Je me suis alors tournée vers les collectivités qui avaient suggéré ces pistes au cours des travaux préparatoires et je leur ai demandé de confirmer leur souhait. Personne – ni les associations représentant les grandes collectivités, ni les collectivités elles-mêmes – n'a voulu confirmer sa demande de mise en place d'un tel outil.

Pour que ce genre de dispositif soit accepté, il faudrait que nous puissions expliquer concrètement les mesures qui sont envisagées et les précautions qui seront prises. Aucune collectivité n'ayant souhaité mettre un projet sur la table, nous ne pouvons pas considérer que cette disposition est acceptable. C'est pourquoi j'é mets un avis défavorable à ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements reviennent à autoriser, moyennant finances, l'entrée dans certaines zones de véhicules qui peuvent être plus polluants que d'autres. En quelque sorte, on peut « se payer le droit » d'aller polluer. Cela me gêne un peu. Je préfère, et de loin, la logique des zones à faibles émissions, que nous avons consolidée la semaine dernière. Cette logique consiste à faire évoluer le parc automobile, en partant de très loin, c'est-à-dire en éliminant d'abord les véhicules très polluants, en concertation. C'est pourquoi je demande le retrait de ces amendements.

Mme Pascale Boyer. N'étant pas la première signataire des amendements, je les maintiens.

M. Bertrand Pancher. Madame la ministre, vous avez interrogé les collectivités qui seraient intéressées par la mesure. Nous sommes à un an des élections municipales. Ne pensez pas que les élus d'une collectivité vont vous répondre que, bien sûr, ils sont favorables à la mise en place d'un péage urbain ! Ce ne sont pas des « barjots »... Il faut prendre toutes les précautions nécessaires. On ne veut pas obliger les collectivités françaises à s'engager dans le

péage urbain. C'est une question qui concerne essentiellement la région parisienne et quelques autres métropoles.

Je ne comprends pas pourquoi nous ne laissons pas la liberté aux collectivités en la matière. Cet exemple pose la problématique de la décentralisation en matière environnementale. Laissons les collectivités réagir, s'engager, trouver des moyens, expliquer aux usagers les raisons de la mise en place de ces mesures et ses contreparties. L'objectif n'est pas de taxer les automobilistes ; l'objectif est de réguler et de réunir des moyens financiers pour s'engager dans de nouvelles politiques de mobilité.

J'accepte beaucoup de vos arguments, madame la ministre, mais je ne suis pas du tout d'accord avec vous sur ce sujet. Je maintiens cet amendement et j'espère que les collègues comprendront que ce sujet entre dans le cadre de l'autonomie des collectivités territoriales. Si nous voulons faire en sorte que les actions en faveur de l'environnement fonctionnent, il faut qu'elles soient déclinées au plus proche des territoires. Ce n'est pas une obligation, c'est une possibilité qu'on leur donne.

M. Bruno Millienne. J'entends bien les arguments de mes collègues, mais c'est encore l'histoire de l'œuf et de la poule. Avant de mettre en place ces péages urbains, il faudra créer, autour des métropoles, des infrastructures de transport en commun auxquelles les gens pourront accéder pour entrer dans la ville. Autrement dit, il faut envisager un report modal.

Prenez l'Île-de-France. Même avec le Grand Paris Express – surtout avec le Grand Paris Express, d'ailleurs ! – le compte n'y est pas en termes de gares et de report multimodal. Comptez le nombre de gares. Je ne vois pas l'intérêt d'empêcher les gens d'entrer en métropole et de provoquer une congestion à l'extérieur. Construisons d'abord ce qui permet d'accueillir ce type de péage urbain.

De toute façon, politiquement, je ne vois pas comment on pourrait faire passer ce genre de message aux automobilistes en ce moment.

Mme Valérie Lacroute. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur d'avoir émis un avis défavorable à ces amendements.

Les collectivités territoriales peuvent avoir besoin de mettre en place des politiques destinées à inciter les automobilistes à se reporter sur les transports en commun, mais les péages urbains relèvent plutôt du niveau national car ils instaurent une discrimination à l'égard des habitants qui vivent en dehors de l'agglomération où ils travaillent.

Il faut d'abord privilégier l'organisation de transports en commun qui permettent aux automobilistes d'avoir le choix de renoncer à leur voiture. Prenons le cas de l'Île-de-France. Malgré la politique ambitieuse d'Île-de-France Mobilités en la matière, il manque encore des transports en commun dans certains territoires. Un péage urbain défavoriserait les habitants de la grande couronne qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture.

S'agissant des voitures propres ou non, je suis d'accord avec le rapporteur mais, la semaine dernière, vous avez introduit une forme de discrimination avec les mesures sur les voies réservées. Les automobilistes qui ont les moyens d'acheter un véhicule propre pourront circuler sur certaines d'entre elles. Dans le cas du péage urbain, vous insistez sur son aspect discriminatoire. Nous avons tous des progrès à faire en termes de cohérence de nos argumentaires en faveur de la mise en place de transports en commun.

Quoi qu'il en soit, le groupe Les Républicains est satisfait de voir que ces amendements n'ont pas été adoptés en commission.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous n'avons pas encore voté, madame Valérie Lacroute !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Bertrand Pancher, ce projet de loi vise à donner des outils aux collectivités, car je suis convaincue que c'est à l'échelle des collectivités et au plus près des territoires que se trouvent les bonnes solutions. Je le répète, je me suis tournée vers les associations d'élus concernées qui n'ont pas souhaité demander cette solution. Ceux qui se sont exprimés ont dit : « Pas nous ! » Finalement, on aurait pu penser qu'il s'agissait d'une lubie du Gouvernement. Il me semble donc préférable de ne pas poursuivre dans ce sens.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Trois collectivités ont déjà commencé à mettre en place des zones à faibles émissions, et quinze collectivités, se sont engagées, le 8 octobre dernier, à en déployer, toutes couleurs politiques confondues. On n'est pas tout à fait dans la même logique, sachant que c'est quelque chose de très progressif.

Enfin, vous avez raison, il faut tenir compte des évolutions technologiques et de ce qui est disponible.

Mme Pascale Boyer. Il ne s'agit pas d'obliger les collectivités à mettre en place un péage urbain, mais de leur en donner la faculté, dans le cadre d'une expérimentation de cinq ans ou non limitée dans le temps.

L'amendement CD618 est retiré.

La commission rejette successivement les amendements CD2565, CD1250, CD2568 et CD2567.

Elle en vient à l'amendement CD2689 de M. Thomas Rudigoz.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il y a quelques semaines, j'ai cosigné, avec mes collègues du département du Rhône, cet amendement relatif au tarif de transit, c'est-à-dire ne concernant pas la mobilité du quotidien.

Compte tenu du débat que nous venons d'avoir, je vais me permettre de faire une petite entorse à notre manière de fonctionner en ne donnant pas d'avis sur cet amendement dont la logique est à la fois un peu différente et un peu identique à celle qu'on vient de voir. (*Sourires.*)

Je m'en remets donc à la sagesse de la commission et je ne prendrai pas part au vote sur cet amendement. Je vous remercie pour votre compréhension.

M. Bruno Millienne. Si vous n'aviez rien dit, on n'aurait rien vu !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai joué la transparence, comme me l'a demandé tout à l'heure M. Bertrand Pancher.

Mme la présidente Barbara Pompili. C'est tout à votre honneur, monsieur le rapporteur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela rejoint la discussion qui vient d'avoir lieu. Pour les mêmes raisons, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1786 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement relatif à la pollution sonore des véhicules terrestres s'inscrit dans la lignée de ceux que nous évoquions tout à l'heure concernant la pollution sonore des navires.

La pollution sonore des véhicules terrestres fait déjà l'objet d'une interdiction qui a valeur réglementaire puisqu'un arrêté du 12 novembre 1963 prévoit l'obligation pour tout véhicule en stationnement d'avoir son moteur arrêté. Pour autant, il me semble important de donner un rang législatif à cette interdiction.

La lutte contre la pollution sonore passe aussi par l'accomplissement de gestes qui peuvent paraître simples mais qui pour autant ne sont pas effectués. Ce non-respect doit pouvoir être sanctionné sur une base législative. Tel est le sens de cet amendement qui répond aux nuisances sonores, parfois invivables, subies notamment par de nombreux habitants de mon département, les Hauts-de-Seine, et plus généralement de nombreux Franciliens qui vivent souvent à proximité d'un terminus de bus ou d'une gare routière et qui n'en peuvent tout simplement plus du bruit généré par un moteur allumé alors que le bus est à l'arrêt.

Bien sûr, cet amendement ne s'appliquerait pas à certains véhicules de service public, comme les véhicules de secours, les véhicules d'urgence, les véhicules utilisés par les forces de l'ordre et les véhicules militaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien votre préoccupation, mais comme vous l'avez souligné, cette interdiction est déjà prévue au plan réglementaire par l'arrêté du 12 novembre 1963. Il s'agit d'une contravention de quatrième classe qui peut même aller jusqu'à l'immobilisation du véhicule. Je ne suis pas sûre qu'élever cette disposition au niveau législatif la rendrait plus efficace. Je vous propose donc de retirer cet amendement puisqu'il est satisfait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis, pour les mêmes raisons.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD976 de M. Bertrand Pancher et CD622 de Mme Véronique Riotton.

M. Bertrand Pancher. Mon amendement a pour objectif d'autoriser par défaut, tout en laissant aux maires leur capacité de décision, les deux-roues à motorisation électrique à

stationner sur les emplacements réservés aux voitures, de manière perpendiculaire à la chaussée. Il pourrait là aussi s'agir d'une expérimentation.

Je précise que ce dispositif est défendu par l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE).

M. Patrice Perrot. L'amendement CD622, qui va dans le même sens que celui de M. Bertrand Pancher, vise à autoriser par défaut le stationnement des scooters électriques sur les places réservées à celui des véhicules.

Ce dispositif permettrait de réduire les nuisances sonores en milieu urbain et d'inciter fortement nos concitoyens à se tourner vers des mobilités plus propres, notamment les motorisations électriques qui ont fait leurs preuves. Bien évidemment, l'application de cette mesure resterait à la maîtrise des communes qui pourraient décider de le mettre en place ou non.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les articles R. 417-1 et suivants du code de la route prévoient les dispositions relatives à l'arrêt et au stationnement de l'ensemble des véhicules. Ils s'appliquent bien à l'ensemble des véhicules. Manifestement, cette mesure n'est pas bien connue, notamment de l'AVERE. Je précise que plusieurs grandes villes autorisent déjà ce type de stationnement.

L'amendement étant satisfait, je propose qu'il soit retiré.

Je demanderai parallèlement au ministère de l'intérieur de communiquer sur le sujet, par exemple en rajoutant une fiche sur le site internet *www.service-public.fr*.

M. Bertrand Pancher. Bravo !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Tout a été dit. Je n'ai rien à ajouter.

M. Bertrand Pancher. Je retire mon amendement avec plaisir, puisque la mesure existe déjà. Mais, comme elle n'est pas connue de la plus importante association qui s'intéresse aux mobilités électriques, c'est la preuve qu'elle a besoin d'être encouragée.

M. Patrice Perrot. Je retire l'autre amendement, en ayant la satisfaction que la réglementation sur le sujet sera diffusée très largement.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'espère que ce petit débat permettra que cette mesure soit mieux connue.

Les amendements sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1156 de M. Matthieu Orphelin, CD2448 de M. Benoit Simian et CD1771 de M. Francis Vercamer.

M. Matthieu Orphelin. Mon amendement vise à rendre possible l'expérimentation de péages urbains « positifs » qui permettent, non d'instaurer un tarif d'entrée comme ceux dont nous avons discuté tout à l'heure, mais de proposer aux automobilistes habitués à circuler aux heures de pointe d'adhérer à un programme volontaire incitatif. Ce programme

serait basé sur la rétribution, évidemment temporaire, et sous une forme ou une autre, par exemple un crédit sur carte de transport, de l'évitement des heures de pointe pour ancrer chez les automobilistes des habitudes durables d'évitement des créneaux horaires les plus congestionnés – report vers les heures creuses, les transports en commun ou d'autres modes de mobilité.

Cette incitation est expérimentée à Rotterdam depuis 2010, avec des résultats très encourageants puisque généralement le trafic aux heures de pointe correspond à 5 % ou 7 % de plus que la capacité maximum de l'infrastructure. En amenant 10 % des automobilistes à changer leurs habitudes, on revient en dessous de la congestion des infrastructures.

Cet amendement a été inspiré par une rédaction proposée au Sénat par le sénateur M. Ronan Dantec, et que j'ai modifiée pour tenir compte des discussions en séance au Sénat, et ainsi en faire une expérimentation autorisée par l'État pour les autorités organisatrices de la mobilité. Cette expérimentation durerait au plus trois ans et s'appliquerait à cinq départements au maximum.

M. Vincent Thiébaud. Je ne répéterai pas ce que vient de dire M. Matthieu Orphelin, puisque l'amendement CD2448 s'inscrit dans la même démarche, en ajoutant toutefois une protection accrue des données.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD1771 vise à élargir le panel des innovations que le projet de loi peut encadrer en faveur des mobilités en permettant aux métropoles compétentes d'expérimenter, pour une durée limitée à trois ans, la mise en œuvre de péages « inversés » afin de limiter la congestion circulaire à l'entrée des agglomérations aux heures de pointe. Ce système de péage inversé, ou péage positif, est un dispositif de lissage de pics de circulation qui repose sur le volontariat des automobilistes et l'incitation plutôt que la contrainte, dans le but de faire évoluer les habitudes de déplacement. Lorsque les automobilistes acceptent de ne plus utiliser leur véhicule aux heures de pointe, que ce soit en différant leur trajet ou en utilisant les transports en commun, ils reçoivent une gratification.

Comme l'a très bien dit notre collègue M. Matthieu Orphelin, ce dispositif est déjà expérimenté chez nos voisins européens, en particulier aux Pays-Bas et plus spécifiquement à Rotterdam où il a permis, je crois, une diminution de 6 % à 8 % de la congestion automobile.

Le dispositif nécessite cependant, pour sa mise en œuvre, le vidéorepérage des plaques d'immatriculation des véhicules sur les axes empruntés et, par conséquent, le traitement de données à caractère personnel, qu'il convient de considérer avec toute l'attention requise, notamment au regard du règlement européen sur la protection des données (RGPD) et de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. La Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), sollicitée sur ce point, a estimé que l'amendement, dans sa rédaction proposée au Sénat, comportait d'ores et déjà un socle de garanties, qui pouvait être complété par la reconnaissance explicite d'un droit d'opposition, la précision de la durée de conservation des données recueillies et la mention d'un terme explicite à la période de collecte des données nécessaires. Ces différents aspects ont donc été intégrés à cette nouvelle version de l'amendement, attendu avec intérêt par de nombreuses agglomérations susceptibles de l'expérimenter. Je pense notamment à la métropole européenne de Lille qui a déjà manifesté son intérêt sur le sujet.

C'est pourquoi, nous vous proposons d'adopter cet amendement qui va dans le sens de l'expérimentation locale et de l'innovation en faveur des mobilités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Un travail important a été mené dans le cadre de la préparation du projet de loi d'orientation des mobilités pour essayer de répondre aux attentes, celles de la métropole de Lille notamment.

La mise en place du dispositif tel qu'il est envisagé supposerait d'enregistrer les plaques d'immatriculation de tous les véhicules qui entrent dans une zone donnée au cours d'une période donnée. On peut certes dire qu'on effacera les données dès que les intéressés se feront connaître, mais je rappelle que nous mettons par ailleurs en place des dispositifs de contrôle-sanction automatisés pour les ZFE et les voies réservées : cela fait beaucoup. De deux choses l'une, en fin de compte : soit on informe les citoyens, mais tout le monde est « flashé », comme c'est le cas pour les dispositifs automatisés de répression des excès de vitesse, soit tout citoyen entrant dans une zone donnée voit le numéro de sa plaque d'immatriculation enregistré et stocké pendant un mois, et un tri est effectué pour savoir qui arrive aux heures de pointe. Cette collecte de données personnelles nous paraît en fait pour le moins massive, contrairement à l'autre dispositif envisageable, beaucoup plus léger, qui consiste à faire appel au volontariat des citoyens prêts à participer à l'expérimentation.

Compte tenu du contexte général et des dispositions d'ores et déjà prévues, le Gouvernement a opté pour cette deuxième solution, qu'il s'est efforcé d'expliquer aux métropoles concernées, et qui semble plus raisonnable.

Je demande donc le retrait de ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La question est un peu différente de celle des péages urbains que nous avons évoquée tout à l'heure.

L'instauration du dispositif proposé suppose la captation des données signalétiques de tous les usagers, et pose la question des ZFE. À ce stade, je préfère que nous ne multiplions pas les dispositifs de collecte massive des données de circulation. En revanche, je souhaite que nous puissions faire monter en puissance, dans un premier temps, les dispositifs que nous avons adoptés, à savoir les ZFE et les zones à trafic limité.

Si l'on rajoute d'autres dispositifs, je crains que l'on n'aboutisse à quelque chose de trop complexe. Mieux vaut donc faire monter en puissance les dispositifs que nous venons d'adopter et qui concernent un certain nombre d'agglomérations – vingt-trois en fait, et non quinze comme je l'ai dit tout à l'heure.

Je demande donc le retrait de ces amendements.

M. Bruno Millienne. Si, tout à l'heure, j'étais résolument opposé au péage tarifaire car il s'agit d'une contrainte, j'estime que le dispositif ici proposé est plutôt intelligent, car fondé sur le volontariat des automobilistes. Je le soutiens donc. J'ajoute que lorsque vous êtes sur l'autoroute, un panneau vous indique déjà que votre véhicule, identifié par sa plaque d'immatriculation, roule trop vite – ou pas assez vite, mais c'est plus rare...

M. Matthieu Orphelin. Le dispositif que nous proposons comporte des garde-fous. En effet, il est indiqué que : « b) Les données recueillies et conservées dans ce cadre ne font mention ni des dates ni des heures exactes de passage sur une section ou en un point donné. Seuls sont enregistrés, associés aux numéros d'immatriculation des véhicules observés, le nombre de trajets par jour de la semaine, et par tranche horaire pertinente au regard de la congestion ; c) Aucune image issue de la vidéoprotection n'est conservée ; d) Les usagers

peuvent à tout moment s'opposer auprès de l'autorité organisatrice de la mobilité à l'enregistrement et au traitement des données les concernant au titre de l'opération visée [...] ; e) La période d'observation et de recueil de données aux fins d'identification des conducteurs éligibles ne serait excéder un mois en un point ou sur une section donnés ; f) Les données d'identification recueillies sont détruites au plus tard un mois après la fin de la période d'observation [...] ».

M. Bertrand Pancher. On renonce donc à mettre en place des péages, on ne laisse pas d'autonomie aux collectivités – ce que je regrette – et on ne permet pas non plus des incitations relativement souples... Madame la ministre, n'ayez pas peur des collectivités territoriales : tous les succès obtenus en Europe par des politiques environnementales reposent sur leur mobilisation. Il ne faut pas craindre un système incitatif de ce type, et je soutiendrai cette mesure de bon sens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour identifier les citoyens potentiellement éligibles à ce dispositif consistant à décaler son heure de trajet pour bénéficier d'abonnements de transports en commun, il faudra enregistrer les données de tous les automobilistes, faire un tri dans une base de données comprenant les déplacements sur une durée d'un mois, sélectionner les automobilistes qui circulent dans la plage jugée congestionnée, consulter le fichier des cartes grises, et conclure que M. Dupont est potentiellement éligible... On va donc lui écrire qu'on a relevé qu'il pénétrait tous les matins, entre huit heures et huit heures et demie, dans la métropole de Lille. Et Mme Dupont va découvrir avec stupéfaction que M. Dupont ne va pas travailler à Villeneuve d'Ascq... (*Sourires.*)

Mme la présidente Barbara Pompili. Après cette démonstration, je n'ai plus de demande de parole...

La commission rejette successivement les amendements.

Puis elle étudie l'amendement CD2705 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. Ce sont les transporteurs, vous le savez, qui payent depuis toujours les taxes liées au transport et à l'émission de CO₂. Or ceux-ci ont consenti de nombreux efforts, dans le renouvellement de leur flotte notamment. Il nous semble, quant à nous, que ce ne sont pas les transporteurs qui devraient payer des taxes, mais ceux qui leur passent commande. De grandes entreprises mondialement connues ne regardent pas à la quantité de biens qu'elles mettent en vente en ligne, et nombre de consommateurs commandent par internet beaucoup plus qu'ils n'ont besoin puis renvoient ce qui ne sert pas. Ce n'est pas le transporteur qui est responsable de ce système, mais bien l'entreprise qui écoule ainsi ses produits.

Cet amendement d'appel – car il ne s'agit pas de créer quelque chose sans diminuer par ailleurs à due concurrence des taxes sur le transport – a pour objectif de réfléchir sur les nouvelles possibilités de taxation du transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour poursuivre l'exercice de transparence auquel nous nous livrons, on pourrait peut-être dire qu'il s'agit

d'un amendement émanant de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)...
(*Sourires.*)

M. Jean-Marie Sermier. Cela me semble réducteur !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien la logique et l'intérêt de cet amendement, notamment par rapport au développement du commerce en ligne, où le consommateur peut bénéficier de la livraison gratuite, changer plusieurs fois le produit qu'il a commandé, etc. Une réflexion sur ce sujet doit donc être menée. Mais, tel qu'il est rédigé, votre amendement pose deux questions.

Veut-on instaurer une taxe sur tous les secteurs économiques qui transportent des marchandises, selon un mécanisme de calcul des émissions de CO₂ indicatif ? Il n'est pas évident, en effet, d'en faire le support d'une taxe.

De plus, cet amendement créerait des distorsions de concurrence importantes au détriment d'entreprises produisant en France. Par exemple, les producteurs de fraises de Perpignan devraient acquitter cette nouvelle taxe pour envoyer leurs produits à Rungis, tandis que leurs collègues d'outre-Pyrénées ne la paieraient pas.

Si j'ai bien compris l'intérêt du dispositif en termes de principe, il soulève des difficultés qui me conduisent, si vous ne le retirez pas, à émettre un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'irai dans le même sens que Mme la ministre.

Je crains que cet amendement ne crée une distorsion de concurrence avec des pays européens voisins. Si un tel dispositif devait être instauré, ce devrait être au moins au niveau européen. C'est pourquoi j'y suis défavorable.

Par ailleurs, s'il devait être redéposé en séance publique, il faudrait que son auteur le corrige en remplaçant le mot « monoxyde » par le mot « dioxyde », sans quoi il n'aurait pas de sens, le monoxyde de carbone n'étant pas un gaz à effet de serre...

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, professeur Fugit ! (*Sourires.*)

M. Bruno Fuchs. Madame la ministre, je vous remercie pour vos explications.

Il est vrai qu'en déplaçant le prélèvement fiscal vers le donneur d'ordres, comme on l'a fait dans Eco-Emballages, modèle sur lequel Eco-Transport a été réfléchi, on fait évoluer les comportements rapidement, à commencer par celui du donneur d'ordres lui-même. Comme on l'a dit, on peut commander et faire livrer dix fois par jour à la même adresse dix produits différents à dix utilisateurs différents, car personne n'est incité à se regrouper. De la même façon, on peut faire rouler le dimanche trente camionnettes de 800 kilos plutôt qu'un camion de 40 tonnes qui produirait vingt fois moins de dioxyde de carbone. On voit donc bien que le système fiscal actuel n'incite pas les acteurs à faire évoluer leur comportement. Il en est de même pour les routiers ou les transporteurs : l'instauration d'une écotaxe ne ferait qu'alourdirait leurs charges.

Aussi convient-il de réfléchir à des dispositifs permettant de faire évoluer rapidement le comportement des acteurs, comme ce fut le cas pour Eco-Emballages. Des textes existent déjà, comme le décret de 2013 qui incite les transporteurs à déclarer aux chargeurs leurs émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, faute d'incitations fiscales ou de pénalités, cette

disposition est très imparfaitement appliquée. On le voit, les dispositifs techniques arrivent à maturité, d'où la nécessité d'approfondir le volet opérationnel.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous nous avez apporté une réponse qui est aussi le début d'une interrogation. Vous avez mentionné un produit spécifique, mais on pourrait aussi vous citer de grandes plateformes de vente qui n'ont pas la même sensibilité RSE que les producteurs de fraises.

L'important, c'est que le débat ait pu être ouvert. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, il s'agit d'un transfert de fiscalité et non d'une taxation supplémentaire. Je retire donc cet amendement, qui pourra faire l'objet d'une nouvelle discussion en séance publique.

L'amendement est retiré.

Article 28 bis (article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales) :
Mutualisation des flottes de véhicules à faibles émissions

La commission est saisie des amendements identiques CD2950 du rapporteur, CD337 de M. Vincent Descoeur et CD1057 de M. Bertrand Pancher.

M. Jean-Marie Sermier. L'alinéa 2 du présent article prévoit que l'on peut mutualiser un certain nombre de moyens de transport à condition que la flotte soit composée de véhicules à faibles émissions. Cet amendement prévoit tout simplement de mutualiser les véhicules, qu'ils soient à faibles émissions ou non. C'est pourquoi nous vous proposons de supprimer les mots : « à faibles émissions ».

M. Bertrand Pancher. Il s'agit de ne pas circonscrire la mise en commun de flottes de véhicules des collectivités territoriales aux seuls véhicules à faibles émissions. C'est la raison pour laquelle nous suggérons de supprimer les mots : « à faibles émissions ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements poursuivent la logique qui avait été initiée, consistant à encourager la mutualisation des flottes. Le Gouvernement ne peut donc qu'être favorable à l'élargissement de ces possibilités.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je considère que cela n'a pas de sens de réserver la mutualisation aux seuls véhicules à faibles émissions. Je suis donc très favorable à ces amendements.

La commission adopte les amendements.

Puis elle adopte l'article 28 bis modifié.

Article 28 ter A (articles L. 224-8-1 [nouveau] et L. 224-9 du code de l'environnement) : *Transformation des véhicules thermiques en véhicules électriques*

La commission est saisie de l'amendement CD2889 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet article vise, ce dont je me réjouis, à faciliter la conversion des véhicules thermiques en véhicules électriques. Cela nécessite notamment la révision de l'arrêté de 1954 qui impose, dans tous les cas, l'accord du constructeur. Toutefois, il faudrait un décret en Conseil d'État pour procéder à cette modification, ce qui alourdirait beaucoup la procédure.

Par ailleurs, un travail est en cours entre les associations promouvant cette conversion, que nous avons auditionnées, et le ministère des transports, afin de lever l'obligation d'accord du constructeur. Si mes renseignements sont bons, il devrait aboutir avant la fin de l'année. Pour ne pas rendre ce dernier plus complexe, il est proposé de supprimer cet article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je dis très clairement que je suis favorable à cette possibilité de « rétrofitage », pour laquelle il existe des start-up compétentes. Un tel système peut être très bénéfique s'il permet à un maximum de citoyens ou d'entreprises de disposer de véhicules électriques.

Je soutiens donc cet amendement sur le fond. Comme l'a dit M. le rapporteur, le chemin pour parvenir au résultat recherché peut être un simple arrêté, lequel est en cours de discussion avec les filières concernées. On se compliquerait donc la vie, et on ralentirait le processus, en adoptant l'article 28 ter A en l'état. C'est pourquoi j'approuve l'amendement de suppression, tout en soutenant le développement du rétrofitage.

M. Matthieu Orphelin. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur d'avoir rappelé leur soutien à cette nouvelle technologie, car les start-up qui la développent ont besoin de lisibilité et d'accompagnement. Il faudra sûrement réfléchir, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020, aux conditions dans lesquelles le rétrofitage est éligible à la prime à la conversion ou à d'autres dispositifs existants en raison du coût qu'il engendre.

Mme Huguette Tiegna. Je prends la parole car si l'article est supprimé, les amendements suivants tomberont.

Mme la présidente Barbara Pompili. Tout à fait !

Mme Huguette Tiegna. Je tiens à remercier Mme la ministre d'avoir accepté d'inscrire dans la loi l'échéance de 2040 concernant l'arrêt de la commercialisation des véhicules thermiques. Les membres de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) vous en remercient également.

Pour notre part, nous avons auditionné beaucoup de personnes sur la question du rétrofitage, d'où l'amendement CD1938 que nous avons déposé. Cela dit, je comprends tout à fait qu'il convienne de mener un travail interministériel. C'est absolument nécessaire, car nous risquons de nous retrouver, d'ici à 2040, avec tout un parc de véhicules à transformer – et un

marché potentiellement capté par nos concurrents étrangers. Sachez, en tout cas, que l'OPECST vous accompagnera dans ces travaux.

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

*En conséquence, l'article 28 ter A est **supprimé**.*

*Les amendements CD1925 de M. Fabien Lainé, CD698 de Mme Pascale Boyer et CD1938 de Mme Huguette Tiegna **tombent**.*

Article 28 ter (article L. 571-10-2 [nouveau] du code de l'environnement) :
Évaluation des nuisances sonores ferroviaires

La commission examine l'amendement CD2635 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Les nuisances sonores constituent un risque majeur pour la santé des Français et des Européens puisque, selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), l'exposition au bruit est à l'origine de 10 000 morts par an en Europe. En France, 9 millions de personnes sont exposées à des seuils que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) juge critiques.

Cet amendement rejoint certaines des propositions que Mme Laurianne Rossi a exposées tout à l'heure. Il vise à imposer aux entreprises ferroviaires qui font circuler des trains sur les réseaux ferrés d'adapter les dispositifs de roulage et de freinage de leur matériel roulant. Il tend également à obliger les trains qui stationnent à quai à éteindre leur moteur, en particulier la nuit, car cela constitue une nuisance considérable pour les riverains des gares. On imagine qu'il y a des contraintes, mais il est dommage que ce soient aux riverains d'en supporter les conséquences, avec les risques que cela représente pour leur santé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'entends votre préoccupation. Les riverains ont du mal à comprendre que des locomotives qui roulent au diesel tournent toute la nuit. Cela montre tout l'intérêt qu'il y aurait à équiper rapidement le matériel ferroviaire de motorisations plus propres. Vous savez que les normes, en la matière, sont définies dans des spécifications techniques d'interopérabilité et que les opérateurs qui interviennent en France doivent les respecter.

Par ailleurs, il semble difficile de prescrire l'arrêt systématique des moteurs pour les trains qui sont à l'arrêt, du fait de contraintes qui tiennent à la fois au matériel et à l'exploitation : couper les moteurs implique en effet de les refaire chauffer. Le bon moyen de répondre à ces problèmes, c'est d'accélérer le verdissement des matériels ferroviaires, et c'est ce à quoi nous nous employons. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vous invite, moi aussi, à retirer votre amendement, car cette précision relève du niveau réglementaire.

M. Jean-Noël Barrot. Je vais le retirer mais, puisque vous dites qu'il faut verdir les moteurs et prendre des mesures réglementaires, verdissions les moteurs et prenons des mesures réglementaires. Les gens qui vivent aux abords des gares sont vraiment excédés et ils risquent de se demander à quoi sert la loi si elle ne résout pas ce genre de problème. Verdissions rapidement les moteurs et prenons les mesures réglementaires qui s'imposent !

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1781, CD1779, CD1782 et CD1780 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Je vais défendre mes quatre amendements en même temps, sachant que les trois derniers sont des amendements de repli.

Le bruit empoisonne le quotidien de huit Français sur dix, et 80 % des nuisances sonores sont directement liées aux transports. La loi d'orientation des mobilités doit être l'occasion de mieux prendre en compte et de mieux définir ces nuisances. On estime, je le rappelle, que 9 millions de Français sont exposés à des seuils jugés critiques pour leur santé, ce qui représente un coût social de 11,5 milliards d'euros par an.

Mes quatre amendements visent à mieux caractériser ces nuisances sonores qui, aujourd'hui, sont calculées sur la seule base de relevés moyens. Nous proposons, afin de compléter l'article 28 *ter* qui a été introduit par le Sénat, d'intégrer des indicateurs dits « événementiels », comme la répétitivité, le cumul, les pics d'intensité et les vibrations liées au bruit.

L'amendement CD1781 concerne toutes les infrastructures de transport terrestre, routières et ferroviaires, et il intègre le critère des vibrations. L'amendement CD1779 intègre également les infrastructures routières, mais pas les vibrations. L'amendement CD1782 concerne les seules infrastructures ferroviaires et prend en compte les vibrations. L'amendement CD1780, enfin, concerne seulement le transport ferroviaire, et pas les vibrations.

Notre souhait est évidemment d'aller vers la prise en compte de l'ensemble des indicateurs que j'ai évoqués, y compris les vibrations, pour tous les types d'infrastructures de transport terrestre, routières et ferroviaires. C'est, je le répète, une préoccupation majeure de nombre de nos concitoyens : certains d'entre eux n'en peuvent tout simplement plus. Ils attendent, si ce n'est une solution immédiate, du moins une meilleure prise en compte de ces nuisances. Il me semble que l'intégration de ces indicateurs serait déjà une manière d'avancer sur ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les nuisances sonores, notamment celles qui sont liées aux transports, touchent un grand nombre de nos concitoyens. Elles ont pris une acuité particulière après la mise en service des deux lignes à grande vitesse qui relient Tours à Bordeaux et Le Mans à Rennes. Le préjudice étant considérable pour un nombre important de riverains, j'ai diligenté une inspection. Or celle-ci a montré que, dans

l'immense majorité des cas, les titulaires ou les concessionnaires des contrats respectent la réglementation. C'est donc la réglementation elle-même qui est en cause.

J'ai décidé d'agir dans deux directions. Premièrement, il faut apporter un soutien aux riverains : c'est dans ce but que nous avons créé un fonds qui est destiné à financer l'amélioration de la protection phonique, soit par la construction d'ouvrages, soit par l'isolation des habitations elles-mêmes. Deuxièmement, il nous faut revoir la réglementation, notamment celle qui concerne les lignes à grande vitesse. C'est en effet sur ces lignes que la réglementation s'avère particulièrement inadaptée, d'abord parce que seul le bruit moyen est pris en compte – et non les pics, qui peuvent pourtant être très gênants –, ensuite parce qu'on a négligé un phénomène qui est propre à la grande vitesse : je veux parler des ondes, qui créent des vibrations.

J'ai déjà indiqué que j'étais tout à fait disposée à faire évoluer la réglementation. Je compte saisir le Conseil national du bruit et lui demander de faire des propositions, avec l'appui de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) et du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Parce que ce problème me semble spécifiquement lié aux lignes à grande vitesse, j'émettrai un avis favorable sur l'amendement CD1782, qui me semble aller dans le bon sens, et je vous invite à retirer les autres.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les amendements CD1781 et CD1779 portent sur la création d'indicateurs de bruit dans le transport terrestre en général. À ce stade, et compte tenu de l'état des connaissances scientifiques, ils me semblent trop larges. Je suggère que l'on s'en tienne au seul secteur ferroviaire et je vous invite donc à retirer ces deux amendements. Je suis favorable à l'amendement CD1782, qui propose de prendre en compte la gêne liée aux vibrations et au cumul des nuisances. Il me semble, enfin, que l'amendement CD1780 sera satisfait par l'adoption de l'amendement CD1782.

Mme la présidente Barbara Pompili. Chers collègues, je vous informe que l'adoption de l'amendement CD1782 aurait pour effet de faire tomber les amendements suivants, jusqu'au CD2634 inclus.

Mme Véronique Hammerer. Madame la ministre, je veux commencer par vous remercier d'avoir commandé un rapport au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et d'avoir reconnu, dans votre communiqué de presse du début du mois de mai, que certains riverains des lignes à grande vitesse vivent une situation dramatique. Dans ma circonscription, je vois des gens qui souffrent de l'intensité du bruit, de sa fréquence, de son cumul, sans parler des vibrations : à cause d'elles, des toits et des portails s'effondrent et des maisons se fissurent. La situation de ces personnes est dramatique. Je vous remercie de reconnaître la gravité des faits et de chercher des solutions.

Nous avons travaillé conjointement avec Mme Laurianne Rossi, Mme Fabienne Colboc, M. Jean-Noël Barrot et M. Sacha Houlié. J'ai compris que mon amendement CD1027 allait tomber. Il met l'accent sur la fréquence et sur le caractère répétitif du passage des trains. Sur la ligne qui traverse mon territoire, on avait annoncé, au départ, une trentaine de passages par jour. Aujourd'hui, on en est à soixante et on arrivera bientôt à cent vingt ! En outre, les trains qui fréquentent cette ligne ont désormais un étage, ce qui démultiplie encore le bruit.

Il est désormais acquis, et c'est une bonne chose, que l'on ne se contentera plus de relever le niveau de bruit moyen : il est vraiment souhaitable que la nouvelle réglementation

prenne en compte la fréquence et les pics de bruit. Je dis souvent à ceux de mes concitoyens qui souffrent de cette situation : « Plus jamais ça ! ». On aurait pu, au moment où l'on a construit ces lignes à grande vitesse, les enterrer un peu, ce qui aurait permis d'atténuer les nuisances. Il faut savoir que certaines habitations subissent, sept fois par jour, des pics à cent vingt décibels, alors que la réglementation fixe une limite à cinquante décibels. Il faut réviser l'arrêté de 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires : nos amendements et votre action, madame la ministre, vont permettre de le faire. Et nous pourrons enfin dire : « Plus jamais ça. »

M. Jean-Noël Barrot. Je veux, à mon tour, remercier la ministre, car nous faisons effectivement un pas vers une meilleure prise en compte des nuisances sonores, dont on connaît désormais l'impact sur la santé. Mais nous ne devons pas oublier les personnes qui sont victimes des infrastructures existantes. Or l'amendement CD1782, même s'il est bienvenu, ne fera pas disparaître les fissures qui sont apparues dans leurs murs. Vous avez fait un geste en direction des riverains des lignes à grande vitesse, mais certaines personnes souffrent aussi, à Versailles par exemple, des réseaux d'infrastructure de la SNCF : nous ne les oublions pas.

Mme Laurianne Rossi. Je veux me joindre à mes collègues Mme Véronique Hammerer et M. Jean-Noël Barrot pour vous remercier, madame la ministre. L'amendement CD1782, s'il est adopté, constituera une avancée importante dans la prise en compte des gênes sonores. Je vous remercie également d'avoir anticipé la publication du rapport prévu par l'article 36 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, qui nous a permis d'avancer sur ces questions, puisqu'il traitait des indicateurs de bruit événementiels. Je salue également le travail accompli par le CGEDD.

Nous pourrons compter aussi sur le travail du Conseil national du bruit, dont je suis membre. Il nous aidera, avec le CEREMA et l'ANSES, à avancer sur ce sujet. Je retire mes amendements CD1781, CD1779 et CD1780 et je maintiens l'amendement CD1782, qui a reçu un avis favorable, ce dont je me réjouis.

Pour finir, je souhaiterais nuancer l'idée selon laquelle seules les lignes à grande vitesse poseraient des problèmes. À Malakoff, dans ma circonscription, ce n'est pas le passage des trains, mais leur arrêt, qui crée des nuisances sonores. Lorsque s'ajoute à cela le bruit du métro aérien, on peut atteindre des pics de quatre-vingts décibels. Le passage des trains à grande vitesse n'est pas le seul problème : l'entrée des trains en gare et dans les technicentres, en milieu dense urbain, lorsque s'y ajoute le bruit d'autres infrastructures, peut également être très problématique.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement constitue effectivement une avancée pour les riverains des lignes à grande vitesse, et au-delà. Il s'agit d'une mesure transpartisane et nous la voterons, bien évidemment.

Les amendements CD1781, CD1779 et CD1780 sont retirés.

La commission adopte l'amendement CD1782 à l'unanimité.

En conséquence, les amendements CD2633 de M. Jean-Noël Barrot, CD1574 de Mme Sophie Auconie, CD1027 de Mme Véronique Hammerer et CD2634 de M. Jean-Noël Barrot tombent.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement CD2859 de Mme Sophie Auconie.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD2944 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 28 ter **modifié**.*

Après l'article 28 ter

La commission examine l'amendement CD1435 de M. Jean-François Cesarini.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement de notre collègue M. Jean-François Cesarini a pour objectif de valoriser le choix de nos concitoyens en faveur de la transition énergétique en créant un bonus de 15 % à 25 % selon le type de véhicule dans l'application du barème des indemnités kilométriques pour tenir également compte du coût d'achat plus élevé de ce type de véhicules. Il se fait à budget constant pour l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le barème kilométrique est aujourd'hui indifférencié, quelle que soit la motorisation du véhicule, puisqu'il ne dépend que de la puissance administrative. Mais la loi de finances pour 2019 a donné la possibilité au Gouvernement d'appliquer un barème différencié aux véhicules électriques et aux véhicules thermiques. Et, de fait, des travaux sont en cours pour prendre en compte les spécificités du véhicule électrique.

Même si je suis évidemment favorable à l'idée d'envoyer un signal pour favoriser l'acquisition de véhicules propres, je vous invite néanmoins à retirer votre amendement, puisque des dispositions ont été prévues dans la loi de finances et que les travaux réglementaires sont en cours.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Il me semble que cette disposition relève du projet de loi de finances. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Elle examine les amendements identiques CD1423 de M. Stéphane Demilly, CD1468 de M. Julien Dive et CD1913 de M. Fabien Lainé.

M. Stéphane Demilly. Il convient d'aider les entreprises à remplacer leurs véhicules fonctionnant aux énergies fossiles par des véhicules fonctionnant avec des énergies

renouvelables. Aussi l'amendement CD1423 propose-t-il de mettre en cohérence le calcul des émissions de CO₂ pour la taxe sur les véhicules de société, en appliquant le même abattement de 40 % sur les émissions de CO₂ que celui prévu pour le calcul des émissions de CO₂ des bonus des véhicules fonctionnant au superéthanol E85.

Cet abattement de 40 % sur les émissions de CO₂ du superéthanol E85 prend en compte le caractère renouvelable du carbone contenu dans le bioéthanol. Ce carburant, qui est d'ailleurs produit en Europe, réduit les émissions de gaz à effet de serre de 70 %, en moyenne, par rapport à l'essence fossile. Par ailleurs, le superéthanol-E85 réduit de 90 % les émissions de particules fines par rapport à l'essence.

Une telle mesure permet de répondre à une recommandation du rapport d'information de janvier 2019 la Mission d'évaluation et de contrôle (MEC) sur les outils publics encourageant l'investissement privé dans la transition écologique, qui est de « conforter les dispositifs fiscaux encourageant l'incorporation des biocarburants en mettant en cohérence l'ensemble de la fiscalité liée aux biocarburants ».

Le coût de cette exonération sur le budget de 2020 sera faible, inférieur à 5 millions d'euros, compte tenu du temps d'appropriation de cette mesure par les gestionnaires de flottes et les constructeurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements visent à donner des avantages supplémentaires aux véhicules fonctionnant au superéthanol E85. Je voudrais souligner que ces véhicules font d'ores et déjà l'objet d'un soutien public important, avec une exonération de la taxe à l'immatriculation et un abattement de 40 % de leurs émissions de CO₂ dans le calcul du malus. Par ailleurs, ils ont des bénéfices à l'usage, avec une fiscalité favorable sur les carburants, une taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) réduite et des taxes incitatives relatives à l'incorporation des biocarburants, ce qui représente des économies annuelles importantes pour les usagers.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de renforcer les avantages dont bénéficient les propriétaires de ces véhicules. Leur vente, en plein essor, a connu une hausse de 100 % en 2019, par rapport au début de l'année 2018. Les dispositifs de soutien sont déjà nombreux, et ils fonctionnent. Au demeurant, cela relève plutôt de la loi de finances. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'aimerais profiter de l'examen de ces amendements pour évoquer la question des biocarburants, à laquelle je ne suis pas insensible. Vous avez très bien rappelé, monsieur Stéphane Demilly, qu'ils permettent de diviser par deux les émissions d'oxydes d'azote et par vingt celles des particules fines, ce qui est considérable.

Je tiens à vous informer que l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, à la demande de la commission des affaires économiques du Sénat, lancera au mois de juin une étude approfondie sur la production d'énergie, en lien avec le milieu agricole : nous reviendrons donc sur les questions qui nous occupent aujourd'hui. La production de bioéthanol, qui représente environ 1 % des terres agricoles en France, est excédentaire. J'ai été désigné rapporteur, à l'Assemblée nationale, pour cette étude que nous mènerons avec enthousiasme, parce que la production d'éthanol est une question extrêmement importante pour notre agriculture.

Pour en revenir à vos amendements, ils relèvent, pour moi, du projet de loi de finances : je vous invite donc à les retirer.

M. Stéphane Demilly. Monsieur le rapporteur, vous ne pouvez pas faire un tel plaidoyer en faveur des biocarburants et renvoyer nos amendements à la loi de finances. Rien ne nous empêche de les voter dans le cadre de cette loi d'orientation des mobilités, quitte à y revenir en loi de finances. Soyons cohérents !

La commission rejette les amendements.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD1424 de M. Stéphane Demilly, CD1469 de M. Julien Dive et CD1912 de M. Fabien Lainé.

M. Stéphane Demilly. Actuellement, 90 % du parc des flottes d'entreprises fonctionnent au diesel. Or il convient d'aider les entreprises à remplacer leurs véhicules fonctionnant aux énergies fossiles par des véhicules fonctionnant avec des énergies renouvelables.

Aussi l'amendement CD1424 propose-t-il d'octroyer l'exonération de taxe sur les véhicules de sociétés pendant une période de douze trimestres aux véhicules fonctionnant au superéthanol E85, comme cela existe déjà pour les véhicules fonctionnant au gaz naturel carburant ou au gaz de pétrole liquéfié.

Le superéthanol E85 contient entre 65 et 85 % de bioéthanol. Celui-ci réduit les émissions de gaz à effet de serre de 70 % en moyenne en Europe par rapport à l'essence fossile, et sa combustion n'émet quasiment aucune particule.

L'abattement de 40 % sur les émissions de CO₂ du superéthanol E85 prend en compte le caractère renouvelable du carbone contenu dans le bioéthanol.

Le coût de cette exonération sur le budget de 2020 sera faible – inférieur à un million d'euros – compte tenu du temps d'appropriation de cette mesure par les gestionnaires de flottes et les constructeurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les mêmes raisons que précédemment, avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette les amendements.

Elle examine l'amendement CD2490 de Mme Fabienne Colboc.

Mme Véronique Hammerer. Cet amendement a pour objectif d'exonérer de la taxe sur les véhicules de société les entreprises qui mettent des véhicules de type « minibus » à la disposition de leurs salariés pour leur permettre de se rendre sur leur lieu de travail. Cette exonération, qui est demandée par les entreprises, les inciterait à proposer cette solution à leurs salariés.

L'essentiel des trajets de covoiturage porte actuellement sur des déplacements de moyenne et longue distance, et non sur des allers-retours entre le domicile et le lieu de travail. Pourtant, l'un des objectifs du projet de loi d'orientation des mobilités est de créer les conditions d'un développement massif du covoiturage en France. Nous avons là un levier intéressant, qu'il serait utile d'actionner.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sont exonérés de cette taxe les véhicules destinés à l'exécution d'un service de transport à la disposition du public. En revanche, les véhicules utilisés par une entreprise pour transporter ses propres salariés, qui sont qualifiés de voiture particulière, au sens du code général des impôts, sont eux-mêmes dans le champ de la taxe pour les véhicules. Il ne serait pas logique d'exonérer seulement ceux qui font du covoiturage. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis : cet amendement introduirait une forme de discrimination.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD1251 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Actuellement, le dispositif de bonus-malus pour l'achat d'un véhicule ne prend en compte que ses émissions de CO₂. Cet amendement propose de prendre en compte les autres polluants que sont le dioxyde d'azote, les particules fines, les composés organiques volatils et les hydrocarbures aromatiques polycycliques, particulièrement dangereux.

Je rappelle que la France est passée en phase de contentieux avec l'Europe pour non-respect des valeurs limites de dioxyde d'azote, et que le secteur des transports est responsable en France de 64 % des émissions de dioxyde d'azote, de 17 % des émissions de particules et de 19 % des émissions de composés organiques volatils.

Il s'agit d'un amendement d'appel, car je me rends bien compte que, techniquement, tout cela est compliqué à mettre en œuvre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement, tel qu'il est rédigé, renvoie de lui-même à la loi de finances pour 2020, et je pense en effet que c'est dans ce cadre qu'il pourrait être débattu. La logique du bonus-malus, aujourd'hui, est bien de donner des bonus aux véhicules électriques ou à hydrogène, qui polluent très peu, et de sanctionner par un malus les véhicules qui produisent beaucoup de CO₂. Nous pourrions revenir sur cette question dans le cadre du prochain projet de loi de finances.

M. Jean-Luc Fugit. Même avis. Puisque l'amendement fait lui-même référence au projet de loi de finances à venir, c'est plutôt dans ce cadre que nous pourrions examiner votre proposition.

M. Matthieu Orphelin. Il faudra vraiment faire un important travail de préparation du projet de loi de finances sur cette question du bonus-malus, comme sur tous les dispositifs de soutien et d'accompagnement vers la transition énergétique, ce qui inclut aussi la prime à la conversion. Dans le projet de loi de finances pour 2019, nous avons voté une disposition

qui autorise le Gouvernement à ouvrir la prime à la conversion à d'autres types de véhicules que les voitures.

Il faut remettre tout cela à plat, car nos dispositifs ont des limites, que notre collègue M. Bertrand Pancher a bien exposées. Sur le CO₂, nous avons aussi des questions à nous poser puisque, au cours des deux dernières années, on a noté une remontée des émissions en France. Il faut remettre à plat nos dispositifs, au vu de nos objectifs de qualité de l'air et en matière d'émissions de CO₂.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD656 et CD673 de M. Éric Alauzet et l'amendement CD1058 de Mme Cécile Muschotti.

M. Vincent Thiébaud. Je défendrai en même temps, si vous le permettez, les amendements CD656 et CD673 de notre collègue M. Éric Alauzet, car ils relèvent de la même logique : créer un versement « éco-transport » afin d'accélérer la transition écologique et énergétique, notamment dans le domaine routier.

Il s'agit de renforcer la politique incitative du Gouvernement, qui a déjà introduit un mécanisme de suramortissement en 2019, en renchérissant le coût des émissions de gaz à effet de serre. Ce renchérissement pourra être supporté, soit directement par le transporteur, soit par le donneur d'ordres. L'article L. 1431-3 du code des transports établit l'obligation pour les transporteurs de fournir à leurs clients le volume d'émission de gaz à effet de serre produit pour chaque opération de transport.

La disposition serait applicable aux transports dont l'origine et la destination sont situées sur le territoire national. Une application aux transports dont l'origine ou la destination est située hors de France serait possible après adoption de dispositions le permettant au niveau européen ou international.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1058 de ma collègue Mme Cécile Muschotti s'inscrit dans la même logique.

Dans une approche innovante et écologique au service de la transition énergétique et du report modal, cet amendement vise à instaurer le principe d'une contribution à la charge des donneurs d'ordres en matière de transports, c'est-à-dire les chargeurs, en fonction du volume d'émission de CO₂ des prestations de transport utilisées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements rejoignent un amendement dont nous avons discuté tout à l'heure. On mesure bien l'intérêt que présenterait une telle disposition, notamment si elle s'appliquait aux entreprises qui pratiquent le commerce en ligne et font circuler des camionnettes en grand nombre sur nos routes. Cela étant, cette disposition, en l'état, pose de nombreuses questions : elle risque d'alourdir la pression fiscale qui s'exerce déjà sur les entreprises, de créer une distorsion de concurrence entre le compte propre et le compte d'autrui ainsi qu'entre les donneurs d'ordres qui sont en France et ceux qui sont à l'étranger. Pour toutes ces raisons, je vous invite à retirer ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis du même avis, pour les mêmes raisons, notamment celle tenant au risque de distorsion de concurrence. Une telle disposition devrait, au minimum, s'appliquer au niveau européen.

M. Bruno Fuchs. J'aimerais apporter quelques précisions pour faire avancer ce débat, ouvert tout à l'heure par l'amendement de notre collègue M. Arnaud Viala.

Madame la ministre, l'un des principaux arguments que vous avancez pour repousser ces amendements est celui de la distorsion de concurrence. Vous avez comparé tout à l'heure le cas de transporteurs de fraises circulant d'une région de France à une autre et ceux qui vont, par exemple, de la France vers l'Espagne. Il existe un moyen simple de dépasser ce problème.

Le décret du 24 octobre 2011, pris pour l'application de l'article L. 1431-3 du code des transports, s'appliquait à toute personne « ayant son point d'origine ou sa destination située sur le territoire national », ce qui était parfaitement clair : tout transporteur partant de France ou arrivant en France était concerné, y compris les transporteurs venus de l'étranger. Le décret du 26 avril 2017 a modifié l'article D. 1431-2 du code des transports, en remplaçant les mots « ayant son point d'origine ou de destination sur le territoire national » par les mots « ayant ses points d'origine et de destination sur le territoire national ». Il suffit de revenir à la rédaction de 2011 pour mettre fin au risque de distorsion de concurrence que vous pointez.

Il suffira ensuite d'étendre le dispositif aux flottes en propre. Les flottes de transit sont les seules auxquelles le dispositif ne pourra pas s'appliquer, mais elles ne représentent que 5 % du volume des flux.

Les amendements sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1927 et CD2000 de M. Fabien Lainé.

M. Fabien Lainé. Ces amendements vont intéresser tout particulièrement les ruraux et les gros rouleurs, ceux qui ont un véhicule en crédit-bail ou en location longue durée. C'est souvent le cas des parlementaires, mais je pense surtout aux médecins ou aux commerciaux. Il est absolument impossible, à l'heure actuelle, de convertir des véhicules en crédit-bail ou en location longue durée vers des carburants moins polluants.

L'amendement CD1927 vise à faciliter la conversion de ces véhicules vers les carburants GPL, GNV et superéthanol. L'amendement CD2000 est un amendement de repli, qui ne vise que le superéthanol.

Nos amendements visent à faire en sorte que le concessionnaire ou le constructeur ne puisse pas s'opposer à la transformation d'un véhicule, si le loueur en fait la demande.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis, par principe, favorable à tout dispositif permettant de faciliter la transformation ou la conversion de véhicules vers des carburants moins polluants. Mais, en l'occurrence, il me semble que lorsqu'on utilise un véhicule en location de longue durée, le plus simple est de le changer.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai du mal à comprendre la logique de cet amendement, qui me semble porter atteinte au droit de propriété, en instaurant un mode de

relation particulier entre le propriétaire et le locataire. Par ailleurs, cet amendement ne pourrait pas être adopté en l'état, dans la mesure où il fait référence à des articles réglementaires.

M. Fabien Lainé. Il s'agissait plutôt d'un amendement d'appel. Aujourd'hui, les personnes intéressées par le crédit-bail et les locations de longue durée sont de gros rouleurs. Or les véhicules qu'on leur propose ne fonctionnent pas, ou très peu, au GPL, au GNV ou à l'éthanol. J'ai conscience que la réponse devra être réglementaire et qu'elle reste à écrire : j'entendais au moins poser le problème. Telle est la logique de ces amendements.

M. Gérard Menuel. Cela pose aussi le problème de la garantie constructeur. Pour la pérenniser, l'autorisation des constructeurs est nécessaire, alors qu'ils refusent souvent les dispositifs concernant le superéthanol E85.

La commission rejette successivement les amendements.

Puis elle examine l'amendement CD2114 de M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. L'amendement vise à permettre aux maires d'interdire aux véhicules bruyants la circulation sur tout ou partie de la commune, notamment en limitant la circulation de scooters ou de motos à moteur thermique, qui représentent parfois une nuisance très importante. L'objectif est aussi d'inciter à la transition vers un parc à moteur électrique, lequel a le double avantage de diminuer la pollution de l'air et le bruit.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien votre préoccupation, mais votre amendement supposerait de pouvoir définir des critères objectifs de bruit par véhicule, motivant leur interdiction, ce qui ne pourrait renvoyer qu'aux critères utilisés dans le cadre de l'homologation, qui dépendent de la catégorie de véhicules et, éventuellement, de la date de première mise en circulation. Or ils sont aujourd'hui insuffisamment précis pour établir les restrictions d'utilisation. Je vous suggère de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le niveau de bruit des véhicules est déjà normalisé et fait l'objet de dispositifs homologués. Grâce au dispositif des zones à trafic limité que nous avons adopté tout à l'heure et sécurisé juridiquement, nous pourrions réduire le passage des véhicules et, partant, le bruit dans des zones très particulières. Demande de retrait.

M. Pacôme Rupin. Je vous remercie pour vos réponses précises.

L'amendement est retiré.

Article 28 quater (nouveau) (articles L. 571-1 A [nouveau] et L. 571-1 du code de l'environnement) : *Droit de vivre dans un environnement sonore sain*

La commission examine les amendements CD1784 de Mme Laurianne Rossi et CD2497 de Mme Fabienne Colboc.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1784 vise à consacrer la pollution sonore dans le code de l'environnement. Le bruit n'est pas une simple nuisance, comme le laisse entendre le titre VII du livre V du code de l'environnement : « Prévention des nuisances sonores ». Le bruit est devenu le deuxième facteur environnemental de morbidité en milieu urbain, après la pollution atmosphérique. Tout comme elles luttent contre la pollution de l'air, nos politiques publiques doivent lutter pour le droit de vivre dans un environnement sonore sain et inoffensif. L'amendement n'emporte pas de conséquences financières, et permet de consacrer symboliquement l'existence de la pollution sonore dans notre droit.

L'amendement CD2497 vise à créer un label simple permettant d'identifier la performance acoustique des revêtements antibruit. La pollution sonore est une thématique oubliée de l'environnement, alors que ses impacts sur la santé des Français sont considérables. Le bruit du transport routier affecte fortement la qualité de vie des riverains habitant à proximité des infrastructures routières. Le béton bitumineux très mince (BBTM) est un nouveau revêtement présentant des caractéristiques acoustiques très intéressantes : aussi est-il proposé de le labelliser.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même si je comprends le sens de votre amendement CD1784, il s'agit d'un principe général, auquel nous ne pouvons que souscrire, mais qui est très imprécisément défini et sans doute peu opérant, tout en comportant potentiellement des implications que nous ne mesurons pas à ce stade. Je vous suggère de le retirer.

Pour ce qui est de l'amendement CD2497, je vous confirme que certains revêtements sont plus performants d'un point de vue acoustique. Peut-être qu'une labellisation permettra de faciliter la tâche des maîtres d'ouvrage. Néanmoins, les méthodes de mesure n'étant pas encore stabilisées, la pérennité de la performance acoustique n'est à ce jour pas avérée. Par ailleurs, d'autres enjeux doivent être pris en compte : la tenue structurelle, par exemple, pourrait être moins bonne que celle d'autres revêtements. Nous en sommes encore à un stade expérimental. En tout état de cause, la création d'un label n'est pas de niveau législatif. Demande de retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pour ce qui est de l'amendement CD1784, la notion de « bruit » me semble trop large. Avis défavorable.

Quant à l'amendement CD2497, il relève clairement du domaine réglementaire. Ces nouveaux revêtements sont en effet très intéressants en matière de bruit, mais aussi pour réduire l'abrasion des pneus et l'émission de particules. Des recherches sont en cours. Demande de retrait.

M. Christophe Bouillon. Je tiens à soutenir ces deux amendements qui me semblent très pertinents. Pas un territoire en France n'échappe aujourd'hui aux nuisances sonores. À interroger les Français, on se rend compte très vite que le bruit est une pollution. En 2016, le Conseil national du bruit avait fait réaliser une étude synthétisant toutes les données disponibles pour évaluer le coût social du bruit en France. Le chiffre est impressionnant : 57 milliards d'euros. Il englobe des enjeux de productivité, de mal-être, de gênes récurrentes. Nous ne pouvons pas considérer que la législation actuelle est satisfaisante. Les amendements déposés depuis tout à l'heure autour de cet enjeu sont inspirés par le bon sens et l'expérience. Ils ouvrent des pistes à explorer et viennent répondre à une vraie attente des Français.

Mme Laurianne Rossi. Je retire l'amendement CD2497, puisqu'il est réglementaire. Je maintiens, en revanche, l'amendement CD1784, lequel a trait – je le redis – à la « pollution sonore » et non au « bruit ». Il me paraît important d'un point de vue symbolique et permet, sans emporter de conséquences financières, de replacer au cœur de notre droit et de nos politiques publiques une pollution de premier plan.

L'amendement CD2497 est retiré.

La commission adopte l'amendement CD1784.

La réunion est suspendue de dix-huit heures quinze à dix-huit heures trente.

Après l'article 28 ter

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2775 de M. Jean-Noël Barrot et CD1540 de M. Fabrice Brun.

M. Jean-Noël Barrot. Dans la foulée de la discussion que nous avons eue tout à l'heure sur la prise en compte des vibrations dans les mesures de bruit, l'amendement CD2775 vise à fixer une méthode de travail pour parvenir à les évaluer. Nous proposons que l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir, d'ici à 2020, des indicateurs pouvant faire consensus sur un sujet émergent. C'est une mesure d'accompagnement des mesures adoptées précédemment.

M. Dino Ciniéri. L'amendement CD1540 vise à pallier une faiblesse dans la lutte contre les nuisances sonores aux abords des infrastructures de transport ferroviaire. En effet, aucun texte réglementaire ne fixe de seuils de vibration à ne pas dépasser aux abords des lignes de chemin de fer, alors que ces limitations existent pour les installations classées pour la protection de l'environnement. De manière générale, les vibrations et les bruits solidiens sont peu pris en compte par les pouvoirs publics dans les politiques infrastructurelles, ce qui rend invisible une partie non négligeable des nuisances que ces équipements provoquent pour nombre de riverains. C'est pourquoi les nuisances vibratoires doivent être évaluées au même titre que les nuisances sonores simples, et directement prises en compte dans la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transport ferroviaire. Une unité de mesure spécifique pourra y pourvoir.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage, bien sûr, vos préoccupations. Il faut examiner la façon dont prendre en compte la question des vibrations, notamment celles créées par les TGV. Une méthode a été esquissée, qui pourra être précisée par le Centre national du bruit, avec l'appui du CEREMA et de l'ANSES. Le sujet est double : qualifier ces vibrations et mener des études épidémiologiques pour comprendre leurs impacts sur la santé. Ce travail sera mené, à la suite de l'adoption de l'amendement CD1782.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'adoption de l'amendement CD1782 satisfait ces amendements. Demande de retrait.

M. Jean-Noël Barrot. Je retire mon amendement, en attendant d'obtenir plus de précisions sur la méthode à définir.

L'amendement CD2775 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD1540.

Puis elle examine l'amendement CD2774 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à modifier le premier alinéa de l'article L. 571-10-1 du code de l'environnement, en remplaçant les mots « les entreprises ferroviaires faisant circuler des trains sur le réseau ferré » par « les constructeurs de matériels roulants », afin de responsabiliser ces derniers dans la réduction des nuisances sonores.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les constructeurs ont assurément un rôle à jouer et doivent notamment respecter les spécifications techniques d'interopérabilité. Une fois cela fait, c'est aux entreprises ferroviaires de choisir des matériels adaptés. Les performances acoustiques des matériels dépendent aussi de la qualité de la maintenance et de la rénovation. Aussi est-il préférable de laisser la responsabilité aux entreprises ferroviaires, ce qui n'exonère pas les constructeurs de respecter les normes européennes. Je vous suggère de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le bruit provient aussi bien du matériel que de ses conditions d'exploitation. Demande de retrait ou avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD1693 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à modifier l'article L. 572-1 du code de l'environnement, afin d'atteindre les objectifs fixés en 2009 par la loi Grenelle I : réduire de 50 % le bruit perçu par les riverains des aéroports à l'horizon de 2020. Or, dans l'article L. 572-1, ce sont des objectifs de réduction du bruit émis aux alentours des infrastructures de transport qui sont définis.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'articulation des codes est complexe, les sujets concernant le bruit étant en général traités dans le code de l'environnement. Le bruit des aérodromes est traité dans le code de l'urbanisme, à la suite d'une décision du Conseil d'État. Votre amendement est donc satisfait. Qui plus est, le passage de l'un à l'autre code ne nécessite pas un amendement. Demande de retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement étant déjà satisfait par le droit en vigueur, je vous suggère de le retirer.

M. Jean-Noël Barrot. D'après nos consultations, bien souvent, c'est le bruit émis que retiennent les codes que vous avez cités, et non pas les bruits perçus. Or, dans le cadre précis des aérodromes, la loi Grenelle I fixait une réduction de 50 % du bruit perçu.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD2639 et CD2640 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Les nuisances sonores constituent désormais un enjeu de santé publique. Elles tuent 10 000 personnes par an en Europe ; 9 millions de Français sont exposés à des seuils jugés critiques par l'OMS ; sans compter le coût social de 57 milliards d'euros cité par M. Christophe Bouillon. Les seuils critiques s'imposant à la France et fixés par voie réglementaire sont très largement au-dessus des seuils définis par l'OMS. L'amendement vise à réduire de quelques décibels les seuils limites applicables en France, pour les aérodromes, les routes et les voies ferrées, tout en restant bien supérieurs à ceux jugés acceptables par l'OMS, pour faire preuve de réalisme.

L'amendement CD2640 est, quant à lui, moins ambitieux, puisqu'il vise simplement à supprimer cette aberration dans le traitement des valeurs limites de bruit en France qu'est le « bonus ferroviaire », soit une tolérance plus grande pour le bruit produit par les infrastructures ferroviaires que pour celui des infrastructures routières, qui ne se justifie pas et a des conséquences très néfastes sur la santé de nos concitoyens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces sujets sont d'ordre réglementaire. S'il est sans doute possible d'abaisser les seuils qui figurent actuellement dans les textes réglementaires, n'oublions pas que les zones où les nuisances sont les plus élevées ne sont pas encore toutes traitées. Il faudrait déjà parvenir à régler ces situations.

S'agissant du « bonus ferroviaire », des travaux scientifiques ont montré que la gêne liée au bruit ferroviaire était perçue de façon moyennée. À l'occasion du travail que nous allons engager sur les lignes à grande vitesse, nous pourrions réexaminer ces questions. Demande de retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis.

M. Jean-Noël Barrot. Je retire ces amendements d'appel adressés au pouvoir réglementaire, afin qu'il s'engage dans une trajectoire de réduction de ces valeurs limites, qui représentent un enjeu de santé publique.

Les amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CD2637 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à ce que les cartes de bruit concernant les aéroports de Paris soient réalisées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Actuellement, ces cartes sont réalisées par Aéroports de Paris (ADP). Il semble en effet souhaitable que ce soit la DGAC qui s'en charge. Néanmoins, cela passe par une modification du cahier des charges d'ADP, qui relève du niveau réglementaire. Je vous confirme que cela sera fait prochainement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Un décret du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris régit ce sujet. Comme vient de le dire Mme la ministre, il est susceptible d'évoluer. Demande de retrait.

L'amendement est retiré.

La commission étudie l'amendement CD2638 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à annexer aux cartes de bruit un rapport concernant les vibrations.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons besoin d'améliorer nos connaissances sur les vibrations, afin d'en tirer toutes les conséquences réglementaires. S'agissant de la prise de mesures sur site, il faut trouver un bon équilibre entre la nécessité de réaliser rapidement ces documents – cartes de bruit stratégiques (CBS) et plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) – et d'être certains qu'ils correspondent bien à la réalité. Plutôt que de faire systématiquement des mesures de bruit sur site, il faut consolider les méthodologies, pour s'assurer qu'elles sont bien représentatives. Cela relevant une nouvelle fois du domaine réglementaire, je vous suggère de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis.

M. Jean-Noël Barrot. J'entends votre argument concernant les vibrations. Pour ce qui est des mesures sur site, j'imagine qu'il est plus facile d'avancer rapidement sur le plan réglementaire. Des progrès en la matière seraient très appréciés.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD1789 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Les PPBE sont des documents tendant à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, son niveau, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Nous proposons de leur conférer une opposabilité, en les joignant au plan local d'urbanisme (PLU), afin de leur donner toute la force nécessaire et de délivrer à nos concitoyens la meilleure information qui soit sur les niveaux de bruit dans les situations critiques concernées par les PPBE.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends l'idée de rassembler dans le PLU toutes les informations. Mais ce n'est pas la même autorité qui est responsable des PPBE et des PLU, sauf dans le cas des PPBE d'agglomération. Par ailleurs, dans les plans d'action liés aux PPBE, les mesures de gestion sont très éloignées du code de l'urbanisme. Je ne suis pas persuadée que nous gagnerions en lisibilité en allant dans votre sens. Je vous suggère de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous sommes assez éloignés de la thématique de la mobilité. Cet amendement aurait plutôt vocation à prendre place au sein d'une réflexion spécifiquement dédiée au bruit et à la pollution sonore. Demande de retrait.

Mme Laurianne Rossi. Je retire mon amendement pour le retravailler avant la séance.

L'amendement est retiré.

Puis la commission examine l'amendement CD2641 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à inciter les constructeurs à réduire les émissions de bruit de leurs véhicules, en insérant après les mots « la consommation d'énergie, », au premier alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route, les mots « l'émission de bruits ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement est déjà satisfait, puisque sont bien concernées, dans le texte actuel, « les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique ». Les échanges que nous avons eus sur les précédents amendements nous ont donné l'occasion de rappeler que le bruit a certainement un impact sur la santé publique.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avant leur mise sur le marché et au moment de leur réception sur le marché de l'Union européenne, les véhicules sont soumis à des normes de bruit. Le respect de ces normes sera contrôlé tout au long de la vie des véhicules, grâce à une disposition de l'article 29. Demande de retrait.

M. Jean-Noël Barrot. Si Mme la ministre juge que les nuisances sonores sont clairement comprises dans ces « autres nuisances » et que l'amendement est satisfait, je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements CD1783, CD1791 et CD1785 de Mme Laurianne Rossi, ainsi que les amendements CD2486 et CD2498 de Mme Fabienne Colboc.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1783 vise à demander un rapport, compte tenu de l'écart existant aujourd'hui entre les niveaux sonores préconisés par l'OMS et ceux définis par la réglementation française en 1999, supérieurs de 5 à 14 décibels. Les méthodes de calcul utilisées par l'OMS sont très différentes des méthodes françaises. Un tel rapport permettrait d'obtenir davantage d'éléments sur les niveaux maximaux admissibles de gêne due au bruit des infrastructures de transport, tels que définis par le code de l'environnement.

L'amendement CD2486 vise également à demander un rapport faisant un état des lieux de l'application des plans de prévention du bruit dans l'environnement et des cartes de bruit stratégiques, qui pourront servir de base au Gouvernement pour engager un travail collaboratif avec les parties prenantes.

L'amendement CD1791 tend à demander un rapport sur l'éventuelle création d'un laboratoire central de surveillance de la qualité sonore, à l'image du laboratoire central de

surveillance de la qualité de l'air, qui est un groupement d'intérêt scientifique, afin de nous doter de ressources et d'expertise.

L'amendement CD2498 a pour objet une demande de rapport, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de cette loi, sur l'application des lois relatives à la protection de l'environnement sonore dans les études d'impact. Il évaluera les projets d'infrastructures de transports terrestres des vingt dernières années en analysant les recommandations, les notes et les avis émis par l'Autorité environnementale sur le bruit dans l'environnement, et se penchera sur les solutions permettant d'améliorer le mécanisme normatif, la transparence et la bonne application des lois.

Enfin, l'amendement CD1785 vise à ce que l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) présente au Parlement un rapport annuel sur les financements consacrés à la lutte contre la pollution sonore, ainsi que les différentes actions financées. Jusqu'à 2014, l'ADEME bénéficiait d'un fonds dédié à la lutte contre le bruit, mais elle est aujourd'hui démunie face à ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. S'agissant de l'amendement CD1783, un rapport de l'OMS propose de modifier largement les seuils. Nous avons évoqué, à propos de l'amendement CD1782, l'importance d'intégrer d'autres critères. Un chantier est ouvert pour améliorer nos connaissances sur le bruit, son impact sur la santé et la définition des meilleurs indicateurs. Le délai de douze mois sera sans doute trop court pour répondre à toutes ces questions. Le Parlement, qui a un pouvoir de contrôle, pourra demander régulièrement à l'administration ses avancées sur le sujet.

Pour ce qui est de l'amendement CD2486, il est possible de faire un point sur les progrès des PPBE, mais l'État n'est responsable que d'une toute petite partie d'entre eux. Le rapport ne permettrait donc pas réellement de faire avancer la question.

Concernant le laboratoire proposé à l'amendement CD1791, c'est une réflexion que nous pouvons engager, le cas échéant, mais qui supposerait que nous réorganisions d'autres laboratoires, ce qui n'est pas envisagé à court terme.

Quant à l'amendement CD2498, notre réglementation en matière de bruit est respectée dans les infrastructures neuves. La priorité est de résorber le bruit des infrastructures existantes.

Enfin, l'ADEME a mené un programme de résorption des points noirs du bruit pendant la période 2010-2015. Les crédits correspondants à cette mission sont aujourd'hui versés à l'AFITF, soit par le biais des contrats de plan État-région pour les routes, soit de SNCF Réseau pour le ferroviaire. L'ADEME n'a plus de responsabilité dans ce domaine. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. À lire ces amendements et après avoir abordé plusieurs sujets relatifs à la pollution sonore, il me semble qu'il serait préférable d'envisager un travail parlementaire sur le bruit, associant plusieurs commissions. L'amendement CD1785 est, par ailleurs, un peu éloigné de nos travaux sur la loi d'orientation des mobilités. Je vous suggère de retirer les cinq amendements. En revanche, je suis d'accord avec vous sur la nécessité de contrôler et d'évaluer les politiques publiques sur le sujet et vous encourage à viser à terme la création d'une mission d'information sur le bruit.

M. Fabien Di Filippo. Je tiens à témoigner mon soutien à l'amendement CD1783 de Mme Rossi – une fois n'est pas coutume ! Vous avez rejeté l'amendement CD2639 de notre collègue, en avançant qu'il était déjà satisfait. Or les principes sont très généraux et nous n'avons aucun repère pour définir les volumes sonores sur lesquels vous voulez travailler, ce qui n'est pas sans impact sur les concitoyens et les constructeurs de véhicules. Peut-être pouvons-nous faire passer le délai de douze mois à dix-huit, si c'est cela qui vous retient ? Il est très important que le Gouvernement précise ce qu'il entend par niveaux sonores acceptables, ainsi que la manière dont il veut les faire évoluer.

Mme Laurianne Rossi. Madame la ministre, je vous remercie pour tous vos éléments. Monsieur le rapporteur, je souscris entièrement à votre proposition de lancer un travail sur le bruit à l'échelle de notre Assemblée. Compte tenu de l'adoption de l'amendement CD1782 qui nécessitera un travail du Conseil national du bruit, de l'ANSES et du CEREMA sur la mesure des nouveaux indicateurs que nous avons intégrés, je retire les cinq amendements, qui visaient surtout à faire entrer le sujet au cœur de nos politiques publiques et à définir la nécessité de disposer de davantage de ressources et d'expertise sur la question de la pollution sonore, qui doit nous préoccuper davantage et concerner également l'ADEME.

Les amendements sont retirés.

Chapitre IV

Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur

Article 29 (articles L. 130-6 et L. 318-3 du code de la route) : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur*

La commission est saisie de l'amendement CD1645 de M. Gérard Manuel.

M. Gérard Manuel. Du secteur des véhicules non routiers, j'aurais aimé que nous puissions débattre. La prudence s'impose en effet car il ne dispose pas toujours de marché de substitution à l'offre actuelle. Le recours aux ordonnances ne me paraît pas pertinent.

Cela dit, je retire mon amendement.

L'amendement CD1645 est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD567 de M. Xavier Roseren.

Mme Véronique Riotton. Mon collègue M. Xavier Roseren tient à féliciter Mme la ministre pour les dispositions de l'article 29 qui renforcent les contrôles destinés à lutter contre la fraude à l'AdBlue, dont on déplore particulièrement les conséquences en Haute-

Savoie. Nous souhaitons toutefois vous alerter sur la nécessaire formation des agents, afin de les aider à détecter plus rapidement les fraudes.

Notre amendement vise à renforcer le dispositif actuel visant à sanctionner la fraude aux dispositifs anti-pollution. L'article L. 318-3 du code de la route sanctionne le fait de réaliser des transformations ayant pour effet de supprimer un dispositif de maîtrise de la pollution, d'en dégrader la performance ou de masquer son éventuel dysfonctionnement. Cet amendement propose de le compléter en ajoutant que le fait de faire réaliser ces installations par un tiers est également passible d'une amende.

Rappelons que le logiciel « AdBlue Emulator » est vendu librement sur internet pour la modique somme de 19,76 euros.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement complète très utilement la rédaction actuelle de cet article du code de la route. Avis favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis favorable sans réserve.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 29 modifié.

Après l'article 29

La commission est saisie de l'amendement CD2553 de Mme Marguerite Deprez-Audebert.

M. Jean-Noël Barrot. Actuellement, tout automobiliste peut visualiser très facilement sa consommation de carburant sur son tableau de bord, soit *via* une jauge, soit *via* un affichage numérique, mais aucune donnée n'indique le niveau d'émission de CO₂ de son véhicule. Pourtant, des outils existent déjà pour permettre aux particuliers de le connaître. Nous proposons qu'à partir du 1^{er} janvier 2021, un bilan carbone par trajet ainsi qu'un bilan carbone mensuel soit mis en place dans les véhicules particuliers par les constructeurs automobiles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il serait souhaitable d'aller dans ce sens. Toutefois, comme vous le savez, l'équipement des véhicules relève d'une compétence européenne et non pas nationale. Nous pourrions aborder cette modification dans le cadre des prochaines négociations sur les règlements européens. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Dans l'exposé sommaire, il est fait référence à un « simulateur réalisé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ». Je tiens à préciser que si l'ADEME l'a financé, il a été réalisé par l'IFP Énergies nouvelles (IFPEN) et

je tiens à rendre hommage à ses chercheurs. Il s'agit de « Geco Air », application gratuite que vous pouvez télécharger sur votre smartphone que je vous invite tous à utiliser. Elle calcule pour chaque trajet les émissions CO₂, d'oxydes d'azote et de particules fines, compare avec d'autres modes de transport, estime les économies pour un même trajet parcouru à vélo.

M. Jean-Noël Barrot. Je vais retirer cet amendement au nom de Mme Marguerite Deprez-Audebert, qui tiendra peut-être à le redéposer en séance.

L'amendement est retiré.

Article 29 bis (nouveau) (article L. 323-1 du code de la route) : *Indépendance entre le contrôle technique et la réparation de véhicules*

La commission examine l'amendement CD2956 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à garantir une séparation étanche entre le contrôle technique et les activités de commerce et de réparation automobiles. Plus précisément, il prévoit d'interdire aux exploitants de centres de contrôle technique de véhicules l'exercice d'une activité dans le commerce ou la réparation automobiles afin de garantir l'objectivité et l'impartialité des contrôles et leur indépendance vis-à-vis de la réparation et du commerce automobiles.

Certains contrôleurs font en effet assez régulièrement l'objet de pressions de la part d'exploitants de centres de contrôle, ce qui conduit parfois à la réalisation de contrôles non conformes à la réglementation. Cette dérive s'observe d'autant plus quand l'exploitant du centre est lui-même propriétaire d'un garage.

Le risque engendré par cette situation a été mis en évidence au début de l'année 2018 après un accident de la circulation aux conséquences graves. L'enquête de la gendarmerie a démontré que des contrôles techniques de complaisance avaient été réalisés, sur pression du gérant, pour des véhicules mis en vente par une société qu'il dirigeait, et que ces contrôles ne satisfaisaient pas aux exigences minimales de sécurité routière.

Nous proposons de modifier l'article L. 323-1 du code de la route pour interdire l'agrément d'un centre de contrôle technique si la personne qui assure son exploitation a fait l'objet d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 de son casier judiciaire, à l'instar de ce qui existe déjà aujourd'hui pour les contrôleurs techniques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes favorables à cet amendement qui vise à mieux garantir la séparation entre le contrôle technique et les activités de commerce ou de réparation automobiles ainsi qu'à harmoniser les exigences d'indépendance pour l'ensemble des contrôleurs, centres et réseaux de contrôle technique.

La commission adopte l'amendement.

Article 29 ter (nouveau) : Rapport sur les émissions liées au transport par autocars

La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD532 de Mme Pascale Boyer et les amendements identiques CD495 de M. Guy Bricout et CD685 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, appelée communément « loi Macron », avait prévu que l'ADEME soit chargée d'une étude traitant de l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement. Celle-ci a été réalisée en 2016 après enquête auprès de mille usagers. Afin de suivre l'évolution de cet impact, nous demandons que l'ADEME établisse un rapport sur ce sujet, selon un rythme triennal – amendement CD532 – ou un an à compter de la promulgation de la loi – amendement de repli CD685.

M. Stéphane Demilly. Notre amendement CD495 demande qu'un rapport soit réalisé par l'ADEME sur ce sujet un an à compter la promulgation de la présente loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est exact que la situation a évolué depuis que l'ADEME a réalisé son rapport. De nombreuses lignes ont été créées et les taux d'occupation des autocars ont augmenté par rapport au moment de leur mise en service. Cela pourrait justifier une nouvelle étude. Je ne suis toutefois pas persuadée qu'il est indispensable qu'une telle disposition figure dans la loi, mais je m'en remets à la sagesse de votre commission.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'évaluation des politiques publiques est un travail qui peut revenir au Parlement. Avis favorable aux amendements identiques et demande de retrait pour l'amendement CD532.

Mme Pascale Boyer. Si mon amendement CD532 demande un rapport triennal, c'est que le développement du transport en autocar est constant. Le trafic des autocars interurbain a beaucoup augmenté depuis la loi Macron. Nous estimons qu'il serait bon d'évaluer régulièrement l'impact environnemental de ce mode de transport.

Cela dit, j'accepte de retirer cet amendement.

L'amendement CD532 est retiré.

La commission adopte les amendements identiques CD495 et CD685.

Après l'article 29

La commission en vient à l'amendement CD2716 de Mme Anne-Laure Cattelot.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Le développement du biocarburant est un gage important de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il

permet également de diminuer notre dépendance à l'égard des énergies fossiles. Il constitue une alternative pour le développement des mobilités individuelles. Il est financièrement très avantageux, puisqu'il coûte environ 0,60 euro par litre en moyenne, ce qui permet au conducteur de réduire son budget pour le carburant de 30 à 45 % par an par rapport à la consommation actuelle de carburant fossile.

Les propriétaires de véhicule ayant procédé à l'installation d'un boîtier homologué pour convertir leur moteur à essence à l'éthanol se voient opposer un refus de garantie par le constructeur. Les fabricants de boîtier offrent une garantie de substruction mais elle paraît bien moins intéressante. Il est en effet plus rassurant que ce soit le constructeur du véhicule qui garde cette responsabilité.

Cet amendement propose donc qu'à compter du 1^{er} janvier 2020, les constructeurs étendent leur garantie contractuelle aux véhicules comportant l'installation d'un dispositif homologué de conversion au bioéthanol. Nous comprenons bien sûr les réticences des constructeurs mais il me paraît intéressant de réfléchir à une ouverture possible.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, mais il me paraît difficile d'imposer une telle disposition aux constructeurs alors qu'ils n'effectuent pas cette transformation eux-mêmes et que ces boîtiers, dont je ne mets pas en doute l'efficacité, n'ont pas fait l'objet d'un retour d'expérience complet. Il faut poursuivre la réflexion sur ce sujet. Je vous demanderai donc de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il n'est pas possible de faire peser sur les constructeurs la responsabilité d'une garantie de fonctionnement pour des véhicules comportant des boîtiers qu'ils n'ont ni conçus, ni installés. Avis défavorable.

Mme Anne-Laure Cattelot. Ce dispositif ne constitue pas la solution en tant que telle pour les mobilités propres individuelles. Si l'on fait un parallèle avec la musique, il pourrait représenter le Mini-Disc par rapport à l'enregistrement numérique. Il nous appartient de faire avancer la réflexion avec les constructeurs sur des sujets comme la mise en place d'un réseau de garages partenaires ou l'homologation des boîtiers. Si le parc des véhicules thermiques reste assez important, les consommateurs se dirigent de plus en plus vers des véhicules hybrides ou électriques. Les constructeurs vont avoir des difficultés à écouler certains modèles et cette homologation pourrait les intéresser dans un avenir très proche.

Je retire mon amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà eu l'occasion de dire le bien que nous pensions du bioéthanol, qui contribue à réduire la pollution de proximité. Je tiens donc à préciser que notre avis défavorable concerne non pas son utilisation, mais la garantie que les constructeurs devraient apporter aux boîtiers de conversion.

L'amendement est retiré.

La réunion, suspendue à dix-neuf heures quinze, est reprise à dix-neuf heures vingt-cinq.

La commission en vient au titre I^{er} A, précédemment réservé.

TITRE I^{er} A
Programmation des investissements de l'État dans les transports :
objectifs, moyens et contrôle

Article 1^{er} A : *Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2037*

La commission est saisie de l'amendement CD3122 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le Sénat a placé en tête d'article l'approbation du rapport annexé et pour des raisons de clarté, nous souhaitons le replacer en fin d'article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement de réécriture de l'objectif n° 1 permet de rétablir la logique de la rédaction de l'article en présentant d'abord les objectifs de la stratégie, puis les programmes-cibles d'investissement. Avis favorable.

M. Jean-Marie Sermier. Nos collègues du Sénat ont souhaité placer l'approbation du rapport annexé au premier alinéa. Ils ont ainsi voulu marquer l'importance à donner aux investissements en faveur des infrastructures. Nous sommes un peu déçus de constater que la ministre ne tient pas compte du travail pertinent effectué par la Haute Assemblée.

Mme la présidente Barbara Pompili. Oui, mais c'est une belle concession faite au Sénat que de conserver cet article au début du projet de loi.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD1357 de M. Bernard Pancher.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à hiérarchiser les quatre objectifs de la stratégie et de la programmation financière selon un ordre de priorité. Nous considérons qu'ils sont d'égale importance. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable également : les objectifs et les programmes d'investissements prioritaires sont conçus pour être complémentaires.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD3271 de Mme la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement de réécriture de l'objectif numéro 1 vise à préserver certains éléments du projet de loi initial tout en intégrant l'objectif de réduction des inégalités territoriales tel qu'il a été formulé par le Sénat.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD951 de M. Raphaël Schellenberger, CD2192 de M. François Pupponi, CD111 de M. Martial Saddier, CD1265 et CD1264 de M. Jean-Félix Acquaviva, CD1486 de M. David Lorion, CD100 de M. Vincent Rolland et CD112 de M. Martial Saddier tombent.

La commission examine les amendements identiques CD503 de M. Vincent Descoeur et CD806 de Mme Pascale Boyer.

M. Jean-Marie Sermier. Notre amendement met en avant l'utilité de maintenir les trains de nuit, qui sont un élément essentiel de la structuration de la mobilité intra-européenne.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD806 vise à contribuer au rééquilibrage des déplacements intra-européens, qui sont aujourd'hui majoritairement le fait du transport aérien. Il encourage la coopération entre opérateurs nationaux, cruciale pour la pérennisation des axes ferroviaires transeuropéens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage l'objectif de ces amendements de dynamiser l'offre de trains de nuit, aujourd'hui trop réduite en France. La rédaction cible toutefois uniquement les opérateurs publics alors que l'ouverture à la concurrence sera peut-être une occasion de relancer ces solutions négligées ces dernières années. Je vous propose donc de les retirer au profit d'un amendement de Mme la rapporteure portant sur le rapport annexé.

Les amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CD3126 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure Cet amendement vise à reprendre, dans la formulation de l'article 30 du projet de loi initial, l'objectif d'amélioration des offres de déplacements du quotidien, qui sont au cœur de ce projet de loi.

Nous intégrons dans cette réécriture de l'alinéa 4 l'amélioration de la qualité et de la sécurité des réseaux de transport et de leur pérennité, que le Sénat avait placée au premier plan.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable à cet amendement qui rappelle que l'objectif premier du projet de loi est d'améliorer les déplacements du quotidien tout en respectant l'esprit du travail effectué par le Sénat.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD818 de M. Fabrice Brun, CD724 de M. Vincent Rolland, CD1049 et CD1478 de M. Fabrice Brun, CD2011 de Mme Bénédicte Taurine, CD2082 et CD2088 de M. François Pupponi, CD1069 rectifié de la commission des affaires économiques et CD118 de M. Jérôme Nury tombent.

La commission en vient à l'amendement CD1450 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à intégrer dans la stratégie et la programmation financière l'objectif d'amélioration de la qualité des réseaux de télécommunication.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit à n'en pas douter d'un objectif important, mais nous sortons ici du champ de la loi d'orientation des mobilités. Je vous propose de retirer cet amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD113 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement élaboré par notre excellent collègue M. Martial Saddier, qui fut longtemps président de Conseil national de l'air (CNA), propose, à l'alinéa 5, d'ajouter après le mot « pollution », le mot « atmosphérique ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il existe d'autres formes de pollution à prendre en compte, celles de l'eau et des sols notamment. Cette rédaction serait trop restrictive : avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD3128 de la rapporteure.

Mme Béragère Abba, rapporteure. La rédaction du Sénat pouvait être source de confusion car elle se restreignait aux transports en commun à faibles émissions. Il convient d'encourager l'utilisation des transports en commun en général.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'amendement CD2013 de Mme Mathilde Panot tombe.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1120 de M. Matthieu Orphelin et CD1709 de M. Robin Reda.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement CD1120 ajoute parmi les objectifs l'accompagnement du changement de pratiques.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD1709 vise à mettre l'accent sur les initiatives permettant le développement du télétravail.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Matthieu Orphelin, je partage le fait qu'il faille promouvoir le changement des pratiques, mais comme le titre I^{er} A est relatif à la programmation des investissements de l'État, je ne suis pas sûre que le texte gagnerait en lisibilité avec cet ajout.

Le même argument vaut pour l'amendement concernant le télétravail.

Je vous propose à tous deux de retirer vos amendements.

Mme Béragère Abba, rapporteure. L'amendement de M. Matthieu Orphelin semble pleinement satisfait par l'énoncé même de l'objectif numéro 3.

Quant au télétravail, s'il est évidemment souhaitable qu'il se développe, il ne semble pas pertinent de le mentionner à cet article.

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens l'amendement de M. Robin Reda car il me semble important de prendre en compte le développement du télétravail dans la programmation des investissements.

M. Matthieu Orphelin. Si j'ai placé l'accompagnement du changement des pratiques à cet article, c'est qu'il soulève la question du financement des services qui s'y consacrent. Je retire mon amendement. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet.

L'amendement CD1120 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD1709.

Elle est saisie de l'amendement CD658 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaud. La stratégie et la programmation financière favorisent clairement le développement des mobilités alternatives et peu émettrices de gaz à effet de serre, sans pour autant que la question de la cohabitation entre les différents modes utilisés soit abordée. Pourtant, une réflexion sur ce sujet est nécessaire dès la conception des différents projets et programmes financés selon cette stratégie, afin de permettre un développement écologique optimal et d'assurer la sécurité de tous.

L'amendement vise à donc inclure la cohabitation entre les différents modes de transport comme l'un des éléments mobilisés pour accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait par la référence faite aux déplacements multimodaux. En outre, cette cohabitation entre différents modes de transport est au cœur de la mission des autorités organisatrices et du contrat opérationnel de mobilité qui vise une coordination de tous les acteurs, par exemple,

entre la région, responsable du transport ferroviaire, et les autorités organisatrices, responsables des transports urbains.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le rééquilibrage modal inscrit dans les objectifs suppose une évaluation précise de la cohabitation entre différents modes de transport.

Beaucoup de réponses au souci que vous exprimez ont déjà été apportées, qu'il s'agisse des financements prévus pour soutenir les différents modes actifs, de l'amélioration de la sécurité des cyclistes, du développement des voies réservées prévu aux articles 15 et 16, ou de l'amendement adopté au titre III sur la matérialisation des angles morts sur les poids lourds.

M. Vincent Thiébaud. Par respect pour son auteur, je maintiens cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1451 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Les mobilités qui émettent le moins de gaz à effet de serre sont celles qui sont évitées. Le télétravail présente l'avantage de diminuer le recours aux transports. Certes, le développement des télécommunications, qui est nécessaire pour l'encourager, ne rentre pas *a priori* dans le champ de cette loi sur les mobilités, mais il a un lien direct avec les mobilités du quotidien.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Tout ce qui permet de réduire les mobilités non indispensables mériterait d'être encouragé, mais je ne suis pas sûre qu'il soit pertinent de le faire à cet article qui traite de la programmation des infrastructures. On pourrait aussi évoquer la nécessité d'éviter l'étalement urbain mais vous nous reprocheriez ensuite d'interférer avec les plans locaux d'urbanisme.

Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, il y a une différence entre la stratégie un peu négative au cœur des plans d'urbanisme et des normes et la stratégie positive de développement des télécommunications.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine l'amendement CD3129 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement vise à préserver le message essentiel de cet alinéa, en supprimant l'ajout : « en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier ». Nous nous situons dans le cadre de l'objectif numéro 4, qui a trait à l'efficacité des transports de marchandises, mais sans développer tout ce que ces derniers recouvrent.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD3130 de la rapporteure.

Mme Béragère Abba, rapporteure. À nouveau, que l'on ne se méprenne pas ! Nous avons déjà supprimé quelques exemples de ce qui pouvait être associé au report modal, en termes de réduction de l'impact environnemental. Nous n'oublions évidemment pas ce paramètre, mais ne voulons pas ouvrir une énumération des différents modes permettant de le prendre en compte.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que se référer seulement au mode fluvial comme alternative à la route occulte effectivement l'importance du fret ferroviaire. Je pense qu'il vaut mieux rétablir l'équilibre entre les différents modes, comme le propose madame la rapporteure. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD643 de M. Gérard Menuel, CD63 de M. Michel Vialay, CD129 de M. Martial Saddier, CD483 de M. Vincent Descoeur, CD883 de M. Bertrand Pancher, CD1590 de Mme Émilie Bonnivard, CD1601 de M. Xavier Roseren, CD2320 de M. Jean-Marie Sermier, CD2575 de M. Bruno Duvergé, CD2730 de Mme Monica Michel, CD3215 de M. Jean-Baptiste Djebbari, CD1072 de la commission des affaires économiques et CD1452 de M. Julien Dive tombent.

La commission examine l'amendement CD70 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Il s'agit d'inscrire, après l'alinéa 6, la référence à la garantie de la maîtrise publique des infrastructures de transport. Nous souhaitons en effet affirmer comme objectif prioritaire de la stratégie du Gouvernement, en matière d'investissement, celui d'assurer la maîtrise publique des infrastructures existantes ou à venir.

Je fais référence non seulement aux 2 000 kilomètres d'autoroute à caractère national et aux 10 000 kilomètres de routes nationales, mais aussi, bien sûr, aux infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends qu'il s'agit de remettre en cause les concessions autoroutières et de demander, par exemple, leur renationalisation. Pour ma part, je considère que lorsque des concessions sont accordées, il y a bien, de fait, une forme de maîtrise publique de ces infrastructures ; je pense que vous ne partagez pas ce point de vue, mais je tenais à éviter tout malentendu. Avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis. Effectivement, monsieur Hubert Wulfranc, nous considérons, croyez-le ou non, que ces relations contractuelles conservent à la puissance publique une certaine maîtrise des projets.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD2078 de M. François Pupponi.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement tend à préciser que les investissements prioritaires doivent être opérés à destination des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à introduire une priorité générale de mise en œuvre des cinq programmes d'investissement en faveur des quartiers de la politique de la ville. La desserte et l'accessibilité des QPV sont déjà citées explicitement dans l'objectif numéro 1, à savoir la réduction des inégalités territoriales. Ces sujets seront également repris dans le rapport annexé.

L'ajout proposé affirme une priorité systématique qui peut paraître déséquilibrer les choix : ne pourrait-on, en effet, évoquer tout aussi bien les zones de revitalisation rurale ? Ces quartiers seront, bien sûr, au cœur de notre politique, sans qu'il soit utile d'affirmer cette priorité plus que d'autres.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2096 de Mme la présidente Barbara Pompili et CD1145 de M. Matthieu Orphelin.

Mme la présidente Barbara Pompili. Cet amendement vise à supprimer le mot « routier » de l'évocation des objectifs du désenclavement. Certes, j'ai bien compris qu'une grande partie des problèmes d'enclavement des villes moyennes vient de leur enclavement routier, mais il y a d'autres types d'enclavement et je trouverais dommage de nous restreindre à celui des villes moyennes et des régions rurales.

Je pense que le désenclavement doit plutôt être appréhendé de façon durable et que nous devons nous intéresser à la fois à la desserte routière, à la desserte ferroviaire et aux nouvelles offres de mobilité. Cet amendement m'a été suggéré par les associations impliquées dans la lutte contre les changements climatiques, fédérées au sein du Réseau Action Climat (RAC). Je le précise par souci de transparence.

M. Vincent Thiébaud. L'amendement de M. Matthieu Orphelin vise à prévoir dans la stratégie des investissements le désenclavement des territoires par la voie ferroviaire, pour ne pas se limiter au désenclavement routier.

Le ferroviaire peut avantageusement contribuer au désenclavement des villes moyennes. Il s'agit d'une mobilité accessible à tous, quel que soit l'âge, qui permet notamment d'inclure les personnes qui ne possèdent pas de voiture.

Il s'agit aussi d'une mobilité peu énergivore et plus facile à décarboner, à favoriser d'urgence pour lutter contre le changement climatique. Régénérer les « petites lignes » permet de maximiser l'usage du réseau existant et d'améliorer la mobilité sans artificialiser de nouvelles surfaces par la construction d'infrastructures.

Cet amendement a été proposé par le collectif « Oui au train de nuit ». Je le précise pour être tout à fait transparent moi aussi...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien les préoccupations qui s'expriment, mais je rappelle que les trois quarts des investissements prévus dans la programmation des infrastructures concernent le mode ferroviaire. Au titre du programme d'entretien et de modernisation des réseaux nationaux routiers, nous dépensons 800 millions d'euros par an pour les routes nationales, tandis que nous dépensons 3,6 milliards d'euros pour le réseau ferré national.

Certes, le plan de désenclavement englobe vingt itinéraires routiers, notamment la RN 164, qui n'est pas très loin de chez vous, monsieur le député, et je puis comprendre que l'on donne l'impression de ne s'intéresser qu'à la route, mais je peux vous assurer qu'il n'en est rien. Je le redis : les trois quarts des investissements concernent le ferroviaire. Je suggère donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable. Il s'agit aussi d'une question de lisibilité. Le fait est que le développement des transports ferroviaires est prévu aux programmes a) et b), alors que les nouvelles offres de mobilité sont incluses dans le programme d). Le programme c) ici concerné est spécifiquement consacré au désenclavement routier. Son contenu sera d'ailleurs développé dans le rapport annexé ; il fait l'objet d'une enveloppe spécifique.

Comme vous l'avez dit et redit, madame la ministre, la rédaction actuelle n'exclut évidemment pas les programmes ferroviaires ni les autres offres de mobilité participant du désenclavement du territoire. Quant à l'amendement CD1145 : de nouveau, évitons d'ouvrir des énumérations.

M. Hubert Wulfranc. Dans cette programmation des investissements, vous nous avez indiqué, madame la ministre, que les trois quarts des investissements portent sur les modes propres. Mais qu'en est-il du quart restant ?

Il y va des infrastructures neuves propres au désenclavement. Vous n'êtes pas sans savoir que, dès lors qu'il est question de désenclaver les villes moyennes ou même les villes centres, la recherche d'alternatives à un désenclavement purement routier n'est pas poussée très loin : nous en avons, ici et là, l'exemple. Le mode routier est trop souvent privilégié par les maîtres d'ouvrage comme solution définitive, et l'État est d'ailleurs au premier rang de ces maîtres d'ouvrage.

Il me semble donc que cet amendement est, somme toute, fort modéré, puisqu'il s'agit seulement d'élargir l'analyse et l'étude des capacités de désenclavement à l'ensemble des modes en question. Cela pourrait même encourager les différentes parties prenantes de l'élaboration de cette politique de désenclavement à une ouverture un peu plus forte aux alternatives modales, ferroviaire notamment.

M. Bertrand Pancher. Opposer, ou sembler opposer, le ferroviaire et le routier peut paraître un peu dépassé. Pour ma part, je n'avais pas pris conscience, avant les Assises de la mobilité, des conséquences favorables, en termes environnementaux, des nouvelles mobilités, telles que le véhicule autonome et le transport propre.

Je ne dirai cependant pas qu'ils constituent une alternative, car je pense que les deux modes se compléteront. Autant, lors des débats du Grenelle de l'environnement, il y a une dizaine d'années, j'étais vraiment convaincu de la nécessité de mettre tous les moyens dans le transport collectif, notamment ferroviaire, autant je pense aujourd'hui que tout cela est un peu illusoire et qu'il faut aussi parier sur l'entretien du réseau routier, qui est à certains endroits – en zone rurale, mais aussi pour désenclaver les villes – d'une importance stratégique.

C'est pourquoi je suis assez défavorable à cet amendement. Nous avons cessé d'entretenir nos infrastructures routières, qui sont dans un état déplorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La réflexion que vous appelez de vos vœux, monsieur Hubert Wulfranc, a été menée de façon approfondie par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), auquel participe Mme la présidente.

Tout en soulignant la nécessité de remettre en état les réseaux ferrés, le COI a fait le constat suivant : cela fait des années qu'on néglige des aménagements qui ne sont pas des aménagements pharaoniques, mais de simples aménagements de base, afin de permettre à Castres, à Aurillac et à Mende, par exemple, d'être reliées par des routes nationales sur lesquelles nos concitoyens peuvent rouler en toute sécurité et rejoindre, par les grands axes, les métropoles – ce qui leur est interdit depuis des décennies.

Voilà ce que nous visons dans le c). Nous voulons, par des aménagements, par des contournements comme celui de Bourg-en-Bresse, traiter des points noirs en termes de sécurité routière, par exemple des créneaux de dépassement. Nous voulons ainsi répondre aux difficultés que rencontrent nos concitoyens, dans de trop nombreux territoires. Cela n'empêche pas et, au contraire, cela va même de pair avec la nécessité de remettre en état un réseau ferré qu'on a laissé se dégrader pendant de trop nombreuses décennies.

Mme la présidente Barbara Pompili. Convaincue par votre argumentation, je vais retirer mon amendement, madame la ministre. Je reste néanmoins persuadée que nous pourrions échanger de nouveau sur ce sujet d'ici la séance publique, de façon à faire évoluer nos positions.

M. Vincent Thiébaud. Au vu des explications données, notamment sur la partie ferroviaire, effectivement bien présente dans le reste du projet de loi, je retire également l'amendement CD1145.

Les amendements sont retirés.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du lundi 20 mai 2019 à 16 heures

Présents. - Mme Bérangère Abba, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Stéphane Demilly, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Jean-Luc Fugit, Mme Stéphanie Kerbarh, Mme Valérie Lacroute, Mme Aude Luquet, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, M. Bruno Millienne, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Bertrand Pancher, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Jean-Marie Sermier, M. Gabriel Serville, M. Vincent Thiébaud, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, M. David Lorion, M. Jean-Luc Poudroux

Assistaient également à la réunion. - M. Damien Adam, M. Jean-Noël Barrot, Mme Émilie Bonnavard, Mme Anne-Laure Cattelot, M. Dino Cinieri, M. Fabien Di Filippo, Mme Sarah El Haïry, M. Bruno Fuchs, M. Joël Giraud, Mme Véronique Hammerer, M. Fabien Lainé, M. Pacôme Rupin, Mme Huguette Tiegna