

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, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n° 2135) (*M. Bruno Millienne, Mmes Bérangère Abba et Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit et Mme Zivka Park, rapporteurs*) 2
- Informations relatives à la commission 67

Mardi 3 septembre 2019
Séance de 14 heures 30

Compte rendu n° 84

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n° 2135) (*M. Bruno Millienne, Mmes Bérangère Abba et Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit et Mme Zivka Park, rapporteurs*).

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous poursuivons, cet après-midi, l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités. Il nous reste 362 amendements à examiner.

TITRE III (*suite*)

Article 25 bis (article L. 221-1 du code de l'énergie) : *Mobilisation des certificats d'économies d'énergie en faveur du secteur des transports*

La commission est saisie de l'amendement CD243 de Mme Valérie Beauvais.

Mme Valérie Beauvais. Cet amendement vise à rétablir l'article 25 bis et à inscrire le superéthanol E85 dans la liste des carburants alternatifs qui contribuent à réduire les émissions. Par rapport à l'essence, son utilisation réduit de 50 % les émissions nettes de gaz à effet de serre et de 90 % les émissions de particules. Bien qu'il représente une alternative au carburant fossile, il n'a pas été inscrit dans la liste des carburants alternatifs. Le présent amendement vise donc à corriger cette omission.

Il consiste d'abord à renforcer le maillage des stations-service qui délivrent du biocarburant. Il tend également à inciter les constructeurs automobiles à proposer des véhicules neufs équipés de boîtiers de conversion E85 flexfuel et à maintenir la garantie constructeur sur les véhicules convertis. À l'heure actuelle, lorsqu'une personne achète un véhicule neuf et fait le choix d'y installer un boîtier de conversion à l'éthanol, la garantie constructeur est perdue. Ce serait une bonne chose que le Gouvernement incite les constructeurs à conserver cette garantie.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Tel qu'il est rédigé, votre amendement va au-delà de l'exposé que vous venez de faire, puisqu'il vise à rétablir la mention des certificats d'économies d'énergie (CEE), en les ciblant sur la réduction de la consommation d'énergie fossile. Or cela nous éloignerait de la vocation première des certificats d'économies d'énergie qui est, comme leur nom l'indique, de faire des économies d'énergie. Du reste, nous avons déjà précisé, dans la loi relative à l'énergie et au climat, que les économies d'énergie ne devaient pas conduire à augmenter les émissions de gaz à effet de serre.

J'ajoute que le superéthanol bénéficie déjà d'une fiscalité très favorable et que la transformation des véhicules en vue de l'utilisation de ce carburant fait déjà l'objet d'une fiche et de certificats d'économies d'énergie. Comme en première lecture, j'émettrai donc un avis défavorable sur cet amendement. Outre qu'il ne me paraît pas nécessaire, il risquerait d'entraîner une redéfinition des certificats d'économies d'énergie. Au cours des dernières

années, la mobilisation des CEE au profit des transports a largement augmenté, ce qui est normal compte tenu de la part des transports dans la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre. Nous allons évidemment continuer à proposer des fiches et des programmes supplémentaires dans ce domaine.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà eu ce débat en première lecture. Les CEE ont surtout vocation à réduire la consommation d'énergie dans son ensemble ; votre amendement nous ferait donc sortir de ce cadre. Par ailleurs, 12 % des CEE financent aujourd'hui des actions dans le secteur des transports, ce qui n'est pas négligeable. Enfin, et surtout, il me semble que les CEE devraient désormais aller prioritairement à la rénovation énergétique des bâtiments, afin d'atteindre la sobriété énergétique dont nous avons tant besoin. Pour toutes ces raisons, j'émettrai un avis défavorable sur votre amendement, même si le bioéthanol me paraît évidemment intéressant.

M. Stéphane Demilly. Madame la ministre, il me semblerait utile que vous incitez les constructeurs français à produire enfin un véhicule flexfuel roulant au E85, afin que nous ne soyons plus contraints d'équiper nos voitures d'un kit. Parce que ni Renault, ni Peugeot ne produisent de véhicules flexfuel, j'ai été obligé, en tant que maire, d'acheter des Ford. Il serait bon, madame la ministre, que vous preniez publiquement position sur le sujet.

Mme Valérie Beauvais. Je suis exactement dans la même situation : je roule, moi aussi, en Ford parce que c'est le seul constructeur qui produit des véhicules flexfuel.

La commission rejette l'amendement et l'article 25 bis demeure supprimé.

Article 25 ter (article L. 151-31 du code de l'urbanisme) : *Suppression du renvoi à un décret permettant de réduire les obligations de construction de places de parking*

La commission adopte l'article 25 ter sans modification.

Chapitre III

Dispositions relatives à la promotion des usages les plus propres et à la lutte contre la congestion

Article 26 AA : *Objectifs de décarbonation du secteur des transports terrestres*

La commission discute de l'amendement CD412 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, vous avez rappelé hier, dans votre propos liminaire, l'importance du secteur des transports en matière de consommation

d'énergie, d'empreinte carbone et d'émissions de gaz à effet de serre. Il importe donc d'agir, et le projet de loi que nous examinons comporte de nombreuses dispositions qui vont dans ce sens. Vous proposez notamment, et nous souscrivons pleinement à cette proposition, d'interdire la vente de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers, neufs ou d'occasion, utilisant des énergies fossiles.

Notre seul désaccord porte sur la date d'entrée en vigueur de cette disposition. Compte tenu de l'urgence climatique, c'est dès 2030 ou 2035 que nous devrions avoir accompli un changement radical : les scientifiques ne cessent de le dire, rapport après rapport. C'est pourquoi nous proposons, avec cet amendement, d'avancer à 2030 la disposition introduite par cet article. Cela suppose des mesures d'accompagnement en direction des usagers – je songe aux dispositifs de prime à la conversion, que vous avez déjà améliorés –, mais aussi des constructeurs automobiles. C'est le rôle des pouvoirs publics que d'orienter l'action de ces derniers. C'est parce qu'on a choisi, à un moment donné, de favoriser le diesel, que notre parc automobile fonctionne aujourd'hui majoritairement au diesel. Si les pouvoirs publics souhaitent vraiment faire disparaître les véhicules à énergies fossiles, il faut qu'ils prennent des mesures d'accompagnement adaptées.

Lorsque nous avons abordé cette question dans l'hémicycle, vous m'avez répondu, madame la ministre, qu'il ne fallait pas fragiliser les constructeurs automobiles français. Mais on peut considérer que les constructeurs qui se sont lancés très tôt dans la production de véhicules électriques ou à énergie alternative ont fait le bon choix. C'est ce qui me pousse à proposer un objectif plus ambitieux. Vous me trouverez peut-être trop optimiste, mais puisque la durée de vie moyenne d'un véhicule est de l'ordre de dix à douze ans, l'horizon que je propose n'est pas irréaliste. Il me semble important d'envoyer les bons signaux, pour qu'aucun constructeur ne se détourne de notre objectif, qui est de changer de modèle et de tourner définitivement le dos aux véhicules à énergies fossiles. Il y va de l'avenir de la planète : c'est la seule façon de faire face à l'urgence climatique.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous partageons tous le sentiment de l'urgence climatique, et le prochain rapport thématique du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), relatif aux océans et à la cryosphère, va encore nous rappeler qu'il est urgent d'agir.

Dès le début du quinquennat, le ministre M. Nicolas Hulot a présenté un plan climat, qui annonçait la fin de la vente des véhicules consommant des énergies fossiles à l'horizon 2040. C'est sur cette base qu'un travail a été engagé avec la filière automobile, afin de préparer la conversion du secteur et d'accompagner les transformations de l'emploi, notamment les changements de compétences des salariés. En première lecture, j'ai souhaité que l'objectif d'un arrêt des ventes de véhicules consommant des énergies fossiles à l'horizon 2040 soit inscrit dans la loi – et je souligne que la France est le premier pays à l'avoir fait.

Il ne me paraît pas judicieux de modifier cet objectif au détour de l'examen de ce projet de loi, sans aucune concertation avec la filière et alors même que les règles sont définies à l'échelle européenne. Je ne crois pas que ce soit une bonne méthode. Nous réussirons la transition écologique en nous fixant des objectifs ambitieux, et même très ambitieux, à la hauteur de l'urgence, et en les réévaluant autant que nécessaire. Mais nous devons le faire en concertation avec tous les acteurs concernés. Je ne souhaite pas qu'au détour de l'examen d'un projet de loi, on vienne « percuter » toutes les discussions qui sont en cours. J'émettrai donc, comme en première lecture, un avis défavorable sur cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Prenons les choses à l'envers et imaginons que cet amendement soit adopté. Cela signifie qu'on ne pourra plus, à partir de 2030, vendre des véhicules neufs ou d'occasion utilisant de l'essence ou du diesel. Pour dire les choses autrement, une personne qui aura acheté une voiture fonctionnant à l'essence ou au diesel au cours des années 2020 ne pourra plus la revendre à partir de 2030 : on voit bien le problème économique qui va se poser...

Pour l'éviter, il faudrait que ne soient mis sur le marché, dès 2020, que des véhicules qui ne fonctionnent pas à l'énergie fossile. Or, à voir les chiffres de 2018, le marché n'est pas prêt à cela : 94 % des véhicules neufs vendus fonctionnent au diesel ou à l'essence, 4 % sont à motorisation hybride, 2 % sont électriques et une part négligeable fonctionne au gaz. Les constructeurs ne sont pas prêts ; ils commencent tout juste à s'engager dans cette voie, et ce sera la tâche de la nouvelle génération de réaliser ce changement dans les vingt prochaines années. Notre démarche est à la fois progressive et ambitieuse. La proposition que vous faites paraît tout à fait excessive et aurait pour effet de faire chuter les ventes de véhicules neufs.

J'ajoute qu'un règlement européen du 17 avril 2019 a fixé un objectif de réduction de 37,5 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) à l'horizon 2030. Sachant qu'au 1^{er} janvier 2020, les constructeurs devront afficher, pour leurs flottes de voitures neuves, des émissions inférieures à 95 grammes par kilomètre, il s'agit donc d'atteindre 59 grammes par kilomètre en 2030. La diminution des émissions de CO₂ se fera de manière progressive. Il ne faut pas oublier non plus les « co-bénéfices » de ces mesures, à savoir la réduction des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, qui sont aussi importantes, voire plus importantes que celles de CO₂, d'un point de vue sanitaire.

Même si je comprends votre intention, j'émettrai donc un avis défavorable sur votre amendement, qui ne prend pas assez en compte les réalités économiques.

M. Matthieu Orphelin. Nous devons effectivement, comme Mme la ministre l'a dit, continuer à échanger avec les constructeurs automobiles sur cette question. C'est la date de 2040 que nous allons retenir dans la loi, mais d'autres propositions ont été faites : je mentionnerai seulement l'étude d'Entreprises pour l'environnement (EPE), intitulée « ZEN 2050 ». Menée par de grandes entreprises françaises, parmi lesquelles figurent nos constructeurs automobiles, elle propose un horizon plus proche, autour de 2035. Je ne dis pas qu'il faut modifier le texte de loi aujourd'hui, mais je pense qu'il faut renforcer le dialogue avec les constructeurs français, pour s'assurer qu'ils s'engagent sur la bonne trajectoire.

Le rapporteur a rappelé l'objectif ambitieux que nous nous sommes fixé d'une limitation des émissions à 95 grammes par kilomètre dès l'année prochaine. Mais nous en sommes loin et il faut que nous nous assurions très vite que nos constructeurs sont engagés dans la bonne direction. Nous devons les aider à produire et à vendre des véhicules propres si nous voulons leur éviter de payer de lourdes pénalités dans les prochains mois. Nous devons aussi, comme nous y invite l'amendement de notre collègue, déterminer si nous devons avoir pour horizon 2030 ou 2040.

La commission rejette l'amendement CD412.

Elle examine ensuite l'amendement CD413 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement, pas plus que le précédent, n'entend remettre en cause l'objectif fixé par cet article ; il vise simplement à le mettre en accord avec l'urgence écologique. Il est désormais établi que c'est à l'horizon 2035 que nous devons avoir enrayer le dérèglement climatique, par un changement radical de nos comportements. En matière de décarbonation des transports, l'horizon 2040 semble à portée de main et c'est pourquoi nous proposons, avec cet amendement, de retenir cette date, plutôt que celle de 2050, qui paraît trop lointaine.

Comme le disait à l'instant M. Matthieu Orphelin, ce qui importe, plus encore que l'horizon, c'est la trajectoire. Vous avez évoqué, madame la ministre, la possibilité d'une réévaluation des objectifs au fil de l'eau, dans le dialogue que vous avez engagé avec les constructeurs automobiles. Mais ce qui manque cruellement dans ce texte, c'est une trajectoire. Même si vous décidez de garder pour horizon l'année 2050 – et vous allez le faire puisque vous êtes majoritaires –, il importe de fixer un objectif pour l'année 2040, afin de dessiner une trajectoire claire et de mobiliser les acteurs concernés. Les industriels ne sont pas opposés au chemin qu'on leur propose, mais ils veulent savoir clairement ce qui les attend. Autrement dit, ils veulent un objectif, une trajectoire et, surtout, de la stabilité, car ce qui les pénalise le plus, c'est l'instabilité, la remise en cause permanente des objectifs.

La rédaction actuelle de mon amendement n'est peut-être pas parfaite et je tâcherai de l'affiner en vue de la séance, mais je suis convaincu qu'il faut dessiner une trajectoire et définir des étapes intermédiaires pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je souhaite préciser que l'objectif de neutralité carbone des transports à l'horizon 2050 est cohérent avec la stratégie nationale bas-carbone, qui fait actuellement l'objet d'une consultation publique et qui fixe, d'une façon générale, l'objectif de neutralité carbone de notre pays à cet horizon. C'est un objectif ambitieux, dont le Haut Conseil pour le climat a confirmé à la fois la pertinence et la cohérence avec les objectifs de l'accord de Paris, dans un avis rendu au mois de juin. Je suis un peu surprise que vous proposiez, au détour d'un amendement, d'avancer de dix ans l'échéance que nous avons fixée et que vous nous reprochiez, en même temps, de ne pas avoir de trajectoire. Il me semble préférable de nous en tenir à une trajectoire qui a été jugée pertinente par le Haut Conseil pour le climat, plutôt que de nous faire plaisir en avançant cette échéance de dix ans, au détour d'un amendement.

Nous avons défini, avec ce projet de loi et dans les plans d'action qui l'accompagnent, une trajectoire cohérente, qui inclut le verdissement des flottes publiques et d'entreprises, le déploiement des infrastructures de recharge pour des carburants alternatifs et le développement de solutions alternatives à l'usage de la voiture dans tous les territoires. L'ensemble de ces dispositifs doit nous permettre d'atteindre notre objectif, et je ne crois donc pas judicieux d'avancer l'échéance de dix ans au détour d'un amendement. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En première lecture, nous avons travaillé sur trois points : le pourquoi, le comment et le suivi. J'ai du mal à comprendre que l'on puisse nous dire qu'il manque une trajectoire dans ce texte. On peut ne pas être d'accord avec celle que nous proposons, mais elle existe, puisque nous avons identifié un point de départ et un point d'arrivée.

Le point de départ, c'est le constat de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique de proximité, d'une part, et les problèmes liés aux émissions de CO₂, d'autre part. Les constructeurs commencent à imaginer des solutions, des métropoles et des agglomérations s'engagent également, en créant des zones à faibles émissions, et l'exigence sociétale en la matière est de plus en plus forte.

Le point d'arrivée, c'est la neutralité carbone en 2050, qui ne concerne pas que les transports, mais à laquelle les transports doivent contribuer. Pour y parvenir, nous avons défini plusieurs étapes : les objectifs européens fixés pour 2030 et la fin de la vente des véhicules fonctionnant au diesel et à l'essence en 2040. Il y a donc bien une trajectoire.

Contrairement à la loi de 2015, qui ne concernait que les flottes publiques, le présent projet de loi fixe des objectifs de verdissement pour les flottes privées, comme pour les flottes publiques. En 2030, c'est 50 % de l'ensemble des flottes de véhicules, privées et publiques – ou captives – qui devront être à faibles, voire à très faibles émissions. Je répète qu'il s'agit d'un seuil minimum : rien n'empêche les collectivités ou les entreprises qui le souhaitent d'aller au-delà.

Il y a donc bien une trajectoire, qui a le mérite d'être réaliste dans la mesure où elle est le fruit d'une discussion avec les acteurs concernés. Pour ma part, je pense que l'on assistera naturellement, entre 2030 et 2035, à la fin des véhicules 100 % diesel et 100 % essence. Il restera à régler la question des hybrides, à l'horizon 2040.

Enfin, nous avons inscrit dans la loi le principe d'un suivi obligatoire tous les cinq ans par l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), qui réunit les deux chambres du Parlement. Un débat aura lieu sur ces questions en séance publique, à l'Assemblée nationale comme au Sénat : il me semble qu'on ne pourrait pas mieux prendre en compte les représentants du peuple. Nous pourrions, à l'occasion de ces débats, décider d'une éventuelle évolution de notre trajectoire.

Il est certains sujets sur lesquels on ne peut pas se prononcer aujourd'hui. C'est, par exemple, le cas de l'hydrogène, sur lequel il existe un groupe d'études à l'Assemblée nationale, coprésidé par M. Gérard Menuel, ici présent, et dont je suis moi-même vice-président. En tant que chimiste, je fais partie des gens qui pensent que l'hydrogène est une solution intéressante, mais je suis incapable de dire s'il sera le pétrole du XXI^e siècle. On peut l'espérer, le supposer, l'imaginer, mais on ne peut pas l'affirmer. Nous nous apercevrons peut-être, dans dix ans, que nous sommes prêts à produire massivement des véhicules à hydrogène, que ce soit pour la mobilité lourde ou pour la mobilité légère. Mais peut-être en sera-t-il autrement. C'est parce que nous n'avons pas de certitudes sur ces questions que nous avons prévu une évaluation régulière, qui doit nous permettre d'ajuster notre trajectoire, si c'est nécessaire. Nous devons embarquer toute la nouvelle génération dans cette aventure, notamment les constructeurs.

Pour finir, je veux souligner que la trajectoire de verdissement des flottes dans les collectivités et les entreprises va créer un stock de véhicules d'occasion. Je rappelle que 50 % des véhicules neufs qui sont achetés aujourd'hui le sont par des entreprises ou par des collectivités, et non par des particuliers. Nos concitoyens trouveront donc, sur le marché de l'occasion, de plus en plus de véhicules à faibles émissions et ils abandonneront peu à peu leurs anciens véhicules à essence, diesel et hybrides. Tout cela se fera progressivement, selon une trajectoire à la fois ambitieuse et réaliste, qui devrait faire diminuer à la fois la pollution de proximité et les émissions de CO₂ – ce qui était bien notre objectif de départ.

M. Bruno Millienne. Je partage l'avis de la ministre et du rapporteur. Si nous disposions aujourd'hui d'un modèle de moteur pérenne susceptible d'être mis sur le marché de manière uniforme à peu près partout et de nous faire atteindre nos objectifs plus rapidement, nous le mettrions sur le marché – je rappelle, au passage, que nos objectifs sont conformes aux accords de Paris. Mais vous n'ignorez pas, monsieur Christophe Bouillon, que la Chine vient d'abandonner le développement de la voiture électrique. Parce que les batteries nécessitent des métaux rares, elle considère qu'elle n'a pas les ressources nécessaires pour développer ce modèle et elle se tourne elle aussi, désormais, vers l'hydrogène. Je ne sais pas si l'hydrogène sera finalement la solution, mais ce qui est certain, c'est que nous sommes dans une période d'instabilité technique et qu'il ne serait pas raisonnable, pour l'instant, d'avancer les objectifs que nous nous sommes fixés.

Mme la présidente Barbara Pompili. De nombreux travaux de recherche sont en cours en France sur les batteries au sodium, et je suis sûre que nous arriverons à dépasser les Chinois.

M. Loïc Prud'homme. Je reviendrai sur cette question de la trajectoire lorsque je défendrai mon amendement CD230.

Monsieur le rapporteur, pouvez-vous nous indiquer ce que représentent, en volume, les 50 % de véhicules décarbonés des flottes captives ? J'imagine que c'est une part tout à fait minoritaire du parc roulant français.

Madame la ministre, je m'étonne de la manière dont vous avez répondu à l'intervention, pourtant argumentée, de notre collègue M. Christophe Bouillon. Vous avez dit que nous ne pouvions pas adopter la disposition qu'il proposait « au détour d'un amendement ». Nous sommes ici en commission du développement durable, vous êtes face à des députés et vous ne pouvez pas dire que nous prenons des décisions « au détour » d'un amendement. Nos discussions sont légitimes et argumentées et elles ont lieu entre personnes responsables. Pour ma part, je ne vous fais pas le reproche, lorsque vous avez des discussions dans les couloirs de cette commission, d'agir « au détour » de quoi que ce soit. Le travail des représentants de la nation mérite un minimum de respect.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, ce n'est pas parce qu'un député de l'opposition exprime un désaccord qu'il formule un reproche à votre encontre. J'ai simplement voulu contribuer au débat et c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté votre réponse, comme celle du rapporteur. Nos débats ont aussi vocation à éclairer l'opinion publique et il me semble que c'est le cas de celui-ci. Je ne crois pas avoir eu un ton de reproche et je n'avais pas l'intention de faire la leçon à qui que ce soit : j'avais seulement envie d'apporter ma contribution au débat. J'observe d'ailleurs qu'en première lecture, c'est chemin faisant que nous sommes parvenus à avancer ensemble sur certaines questions, comme celle du transport aérien. Je ne voudrais pas qu'il y ait un malentendu sur mes intentions ou sur l'état d'esprit avec lequel j'aborde ce projet de loi d'orientation des mobilités.

Vous avez vous-même indiqué, madame la ministre, que ce projet de loi avait eu pour point de départ les Assises nationales de la mobilité. Or les débats qui s'y sont déroulés ont toujours été courtois et les contributions qui y ont été faites, constructives. Acceptez donc, madame la ministre, que nous soulevions des questions aussi essentielles que celle de l'horizon des réformes, de l'urgence climatique et de la trajectoire adaptée pour y faire face. Le rapporteur a fait une réponse éclairante, qui facilitera le travail en séance, mais il est

normal que l'opposition – pardon si elle existe – s'exprime au sein du Parlement. Tâchons de nous écouter sans nous lancer des invectives. Je n'entendais nullement, je le répète, vous faire des reproches, et je vous remercie à nouveau, monsieur le rapporteur, pour votre réponse argumentée.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je crois que mes propos ont été mal compris...

Je pense, monsieur Loïc Prud'homme, avoir montré que je respecte pleinement le débat parlementaire, puisque je tâche, autant que possible, de répondre de manière argumentée.

Ce que j'ai voulu dire, monsieur Christophe Bouillon, c'est que la trajectoire que nous proposons ne sort pas de nulle part : elle est le fruit de la concertation que nous avons menée avec la filière de l'industrie automobile sur la reconversion qu'elle va devoir opérer et sur les conversions de compétences qui vont nécessairement l'accompagner. M. le rapporteur a exposé précisément la démarche qui nous a conduits à définir la trajectoire qui rend cet objectif crédible. Je note que, dans nombre de politiques publiques, et spécifiquement dans le domaine de l'écologie, on se fixe parfois des objectifs sans définir de trajectoire. Or ce que nos concitoyens attendent aujourd'hui, c'est que nous crédibilisions nos trajectoires et que nous les accompagnions dans une transition écologique à laquelle ils sont de plus en plus nombreux à adhérer, ce dont je me réjouis.

Mme Barbara Pompili. Je crois que tous les malentendus ont été dissipés et je voudrais que nous nous en tenions aux faits : nous avons débattu de ce projet de loi pendant de longues heures, avec une ministre extrêmement présente, qui a toujours répondu à nos questions et qui a organisé un grand nombre de réunions. Nous pouvons être collectivement fiers du travail que nous avons accompli ; un vrai travail d'échange entre le Parlement et le Gouvernement a eu lieu. Quand on voit comment les choses peuvent se passer ailleurs, on peut s'en réjouir. Je vous propose donc de poursuivre ce beau travail de construction.

La commission rejette l'amendement CD413.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD180 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD574 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement vise à inscrire clairement dans la loi que la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs émettant des gaz à effet de serre devra avoir lieu d'ici à 2040.

Il propose également des échéances intermédiaires et une montée en puissance du dispositif, afin d'imposer une dynamique, à la fois aux acteurs économiques – constructeurs automobiles et intermédiaires – et aux différents types d'acheteurs – particuliers ou non. Il importe d'anticiper l'échéance de 2040 en fixant un calendrier volontariste.

J'ajoute que la définition d'étapes intermédiaires peut nous permettre de peser sur la scène internationale : c'est une stratégie que le Président de la République a l'habitude

d'utiliser. La France ne peut pas agir seule et doit, au minimum, travailler au niveau européen. Fixer des échéances à l'échelle même du quinquennat serait la preuve d'un engagement concret et réel de la France sur ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous sommes d'accord sur l'objectif fixé à l'horizon 2040. En revanche, vous proposez d'intégrer dans la loi les objectifs qui figurent dans le projet de décret de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Nous avons déjà eu ce débat lors de l'examen du projet de loi relatif à l'énergie et au climat : il ne semble pas utile de faire remonter dans la loi tous les objectifs inscrits dans la PPE. Par ailleurs, la rédaction que vous proposez supprimerait la mention de l'objectif européen. Or l'échéance de 2030 me semble importante. Pour toutes ces raisons, je vous invite à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ferai deux remarques. S'agissant d'abord de la question des objectifs, je rappelle que nous débattons d'un projet de loi d'orientation, qui a vocation à définir des trajectoires. Faire référence, comme vous le proposez, à la période 2017-2022, alors que la loi ne sera probablement promulguée qu'au début de l'année 2020, semble donc peu pertinent. Par ailleurs, s'agissant de la rédaction de votre amendement, je préfère à l'expression « gaz à effet de serre » celle d'« énergies fossiles », qui a été retenue en première lecture parce qu'elle permet de prendre en compte la question du biogaz.

Le biogaz émet du CO₂, qui est un gaz à effet de serre, mais il s'inscrit dans une économie circulaire : il ne faut pas des dizaines de millions d'années pour le produire, le fixer et le larguer. Avec le biogaz, on largue le CO₂ qui a été fixé l'année précédente par la matière végétale. Si l'on inscrivait dans la loi, comme vous le proposez, l'interdiction des émissions de gaz à effet de serre, on s'interdirait de vendre des véhicules hybrides ou fonctionnant à 100 % au biogaz. Or le biogaz est une solution intéressante, puisqu'il permet un recyclage du CO₂ et qu'il produit vingt fois moins de poussières et deux fois moins d'oxydes d'azote que l'essence ou le diesel. C'est, enfin, une source de revenus pour nos agriculteurs. Soyons donc prudents, lorsque nous utilisons l'expression « gaz à effet de serre ».

M. François-Michel Lambert. J'entends votre remarque au sujet des gaz à effet de serre. Je ferai seulement remarquer que les accords internationaux font référence aux « gaz à effet de serre », dont il était question dans les années 1990, même s'ils ont été signés quinze ou vingt ans plus tard. Il n'est pas incohérent de se référer à des données passées pour fixer des objectifs pour l'avenir.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD230 de M. Loïc Prud'homme et CD414 de M. Christophe Bouillon.

M. Loïc Prud'homme. L'amendement CD230 vise à préciser la trajectoire qui doit nous conduire à l'arrêt de la vente de véhicules utilisant des énergies fossiles à l'horizon 2040. Vous avez, madame la ministre, évoqué les rapports du GIEC et rappelé que l'urgence climatique nous oblige. Chaque semaine qui passe nous montre à quel point nous continuons à sous-estimer cette urgence. Il paraît donc important de préciser la trajectoire qui doit nous mener à la disparition des voitures particulières utilisant des énergies fossiles d'ici 2040. Nous proposons notamment d'avancer cette échéance à 2035 pour les véhicules neufs de plus de

3,5 tonnes, qui sont les plus polluants. Les constructeurs pourront ainsi tester leurs solutions techniques sur les véhicules les plus lourds, avant de l'appliquer aux voitures particulières.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD414 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous proposez d'interdire la vente de véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes consommant du diesel ou de l'essence à l'horizon 2035. Vous savez que la France a défendu, au niveau européen, un objectif ambitieux de réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs et notamment, s'agissant des poids lourds, une réduction de 30 % de leurs émissions entre 2020 et 2030, ce qui est une avancée importante. Nous avons, par ailleurs, introduit de nombreux dispositifs pour soutenir le développement, sur ces poids lourds, des énergies alternatives aux énergies fossiles que sont le biogaz, l'hydrogène ou l'électricité. Il ne me semble pas opportun que la France prenne unilatéralement la décision d'interdire certains types de véhicules. Du reste, une telle décision serait inopérante au sein de l'Union européenne. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. D'une part, des travaux sont en cours au niveau européen, dont il faut attendre les résultats – nous disposons déjà, depuis le mois d'avril, d'une directive relative aux véhicules particuliers. D'autre part, nous ne souhaitons pas inscrire dans la loi des dispositions qui n'ont fait l'objet d'aucune concertation avec la profession. Pour ces deux raisons, je vous invite à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable, même si je comprends votre intention.

M. Loïc Prud'homme. Nous sommes en désaccord avec vous sur ce que doit être notre ambition au regard de l'urgence climatique, madame la ministre. Avancer l'objectif de dix ans serait un signal fort envoyé aux constructeurs. En outre, nous avons pu constater par le passé que les avancées technologiques étaient largement stimulées par la contrainte de la loi ou du règlement. L'obligation légale reste donc une bonne option pour susciter un bond technologique sans attendre le bon vouloir des constructeurs, qui trouveront toujours mille arguments pour le retarder.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD230 et CD414.*

*Puis elle **adopte** l'article 26 AA **modifié**.*

Article 26 ABA : Habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance en matière de verdissement des flottes publiques

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD188 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 26 ABA **modifié**.*

Article 26 AB (chapitre VIII [nouveau] du titre II du livre III du code de la route) :
Message obligatoire accompagnant les publicités pour les véhicules terrestres à moteur

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD228 de M. Loïc Prud'homme, CD415 de M. Régis Juanico et CD229 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. L'amendement CD228 a pour objectif d'encadrer plus strictement la publicité en faveur des véhicules à énergies fossiles. Lorsque nous avons eu cette discussion en première lecture, madame la ministre, vous aviez reconnu que le système de bonus-malus avait moins d'impact que les publicités financées par les constructeurs, car, même après sa mise en place, les ventes de SUV continuaient de progresser. Peut-on laisser ainsi les constructeurs investir dans la publicité plus de 3,5 millions d'euros par an, soit l'équivalent du budget du Centre national de la recherche scientifique (CNRS), pour vendre des véhicules sans cesse plus lourds et plus consommateurs d'énergies fossiles ? Il faudrait bien plutôt les contraindre à cesser leurs publicités en faveur des véhicules qui nous pourrissent la vie, l'air et la planète.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD415 est défendu.

M. Loïc Prud'homme. L'amendement CD229 a le même objectif que le précédent. Sur le modèle du Nutri-Score, nous souhaiterions contraindre les constructeurs à afficher un « Mobi-Score » reflétant les émissions de gaz à effet de serre ou la consommation d'énergies fossiles des véhicules. Le consommateur pourrait ainsi faire un choix éclairé et les constructeurs ne pourraient plus présenter comme écologiquement vertueux des SUV de deux tonnes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble préférable de nous en tenir à la disposition telle qu'elle figure dans le texte issu de la première lecture, c'est-à-dire d'accompagner les publicités pour les voitures d'un message encourageant l'usage des mobilités actives ou partagées ainsi que des transports en commun. J'avais en effet expliqué que, malgré le malus, les achats portaient surtout sur des véhicules lourds émettant une quantité importante de CO₂ et qu'il fallait donc agir en termes d'image sur l'attrait des Français pour ce type de véhicules. J'avais toutefois fait remarquer que les constructeurs présentaient souvent, dans leurs publicités, le SUV le plus propre de la gamme, le SUV électrique. La disposition qui a été retenue me paraît donc être la bonne approche.

Le problème dépasse d'ailleurs celui des voitures. Dans le cadre de la préparation du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et pour une économie solidaire, le Gouvernement a confié une mission, à La fabrique écologique notamment, pour réfléchir à la façon dont les messages publicitaires encouragent les comportements anti-écologiques.

Concernant l'amendement CD229, même si ce n'est pas sous forme graphique, l'information sur les émissions de CO₂ des différents véhicules est déjà communiquée aux consommateurs.

L'avis du Gouvernement sera donc défavorable sur ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD415 est satisfait par la rédaction actuelle de l'article 26 AB, qui mentionne les mobilités actives et partagées. L'amendement CD229, lui aussi, est satisfait : sera présentée en concession, outre les informations relatives aux émissions de CO₂, la classe Crit'Air du véhicule, ce qui aidera nos concitoyens dans leur

décision d'achat. Je précise à ce propos que les véhicules électriques ne sont pas des véhicules propres ; d'ailleurs, les véhicules propres n'existent pas. Certains ont simplement un impact moins important que d'autres sur l'environnement. Soyons donc tous raisonnables dans nos propos et nos écrits.

L'amendement CD415 est retiré.

M. Loïc Prud'homme. Je n'ai pas saisi votre argument, madame la ministre : l'objet de l'amendement est bien d'interdire la publicité des véhicules à énergies fossiles, qu'il s'agisse ou non de SUV.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La plupart des constructeurs choisissent de montrer dans leurs publicités les véhicules électriques plutôt que les véhicules diesel, même si on vous propose ces derniers modèles chez les concessionnaires. Votre amendement me paraît donc inopérant.

La commission rejette successivement les amendements CD228 et CD229.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD529 du rapporteur.

Puis elle examine les amendements CD417 de M. Dominique Potier et CD416 de Mme Marietta Karamanli.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD417 s'inspire des dispositifs d'encadrement adoptés pour les boissons alcoolisées ou le tabac. Sur ce modèle, un message d'alerte tel que « Nuit gravement au climat » permettrait d'informer clairement nos concitoyens sur les conséquences environnementales de l'utilisation de véhicules SUV, 4X4 et autres grosses cylindrées. Là encore, il s'agit non pas de contraindre, mais bien d'informer. Au vu de l'augmentation des ventes de SUV, il paraît important d'appeler chacun à la responsabilité par des mesures de ce type.

Quant à l'amendement CD416, il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons, je le répète, déjà inscrit l'obligation de diffuser un message promouvant l'usage des mobilités actives et partagées ou des transports en commun. Trop de messages tuent le message. Les constructeurs contourneraient, d'ailleurs, sans doute la mesure proposée en diffusant des publicités pour des modèles électriques, ce qui la rendrait inopérante. Enfin, une réflexion globale sur les messages publicitaires sera menée préalablement au débat sur le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il me semble que ces dispositions compliquent les choses : les véhicules électriques mériteraient, eux aussi, la mention « Nuit gravement au climat ». Il faudrait ouvrir un long débat sur l'impact des véhicules électriques, hybrides ou à énergies fossiles en termes d'émissions de CO₂ ou de pollution de proximité. Restons-en plutôt aux messages positifs qui encouragent à se passer de véhicule quand c'est possible. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, l'avis sera défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD417 et CD416.

Elle en vient à l'amendement CD814 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Les 3,5 milliards d'euros dépensés chaque année en publicité par les constructeurs visent, évidemment, à orienter l'acte d'achat. Je prendrai deux exemples de spots diffusés cet été : la Mercedes Classe X qui, « citadine, familiale et pourtant si robuste [...] réinvente le pick-up », émet entre 190 et 230 grammes de CO₂, quand la moyenne des ventes se situe à 112 grammes et que l'objectif pour 2020 serait d'atteindre 95 grammes ; la nouvelle BMW X5 à « mille pouvoirs, zéro devoir » émet, quant à elle, entre 200 et 250 grammes de CO₂. Il apparaît donc nécessaire de réorienter progressivement la publicité vers les véhicules les plus économes en énergie.

C'est l'objet du présent amendement, qui propose d'agir de manière très progressive, en onze ans, car la disposition introduite en première lecture, bien qu'intéressante, ne sera sûrement pas suffisante. D'abord, la publicité pour les véhicules très polluants, qui émettent deux fois plus de CO₂ que l'objectif d'émissions fixé pour 2021, serait interdite dès cette date.

M. Adrien Morenas. C'est la dictature de la transition écologique !

M. Matthieu Orphelin. Puis, elle serait limitée, en 2025, à tous les véhicules émettant moins de 120 grammes de CO₂ et, en 2030, à ceux émettant moins de 95 grammes, l'objectif européen étant alors proche de 50 grammes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre préoccupation, mais les constructeurs sortent peu à peu des versions électriques de tous leurs modèles, qu'ils pourront ainsi montrer dans leurs publicités. Votre disposition n'aura, dans ces conditions, aucun effet. Il faut poursuivre la réflexion sur les messages publicitaires, et c'est le sens de la mission que le Gouvernement souhaite lancer dans la perspective du débat sur le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pour les mêmes raisons que celles évoquées à l'instant par Mme la ministre, je suis défavorable à cet amendement. J'ajoute qu'à partir de l'année prochaine, la pénalité sera de 95 euros par gramme au-delà de la limite des 95 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, ce qui devrait induire naturellement quelques évolutions du côté des constructeurs.

M. Matthieu Orphelin. Il faut en effet descendre à 95 grammes dès 2021, soit réduire les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru de 10 grammes par an, ce qui n'a jamais été accompli auparavant. Je suggère d'auditionner les représentants des constructeurs automobiles nationaux pour nous enquérir de la façon dont ils entendent suivre cette trajectoire vertueuse. Je suis néanmoins tout à fait favorable à ce que le débat soit ouvert sur ce sujet afin d'aboutir à des dispositions dans le cadre du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 26 AB modifié.

Article 26 AC (article L. 224-7 du code de l'environnement, articles L. 141-5 et L. 152-12 du code de l'énergie et article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles et à très faibles émissions lors du renouvellement des flottes publiques*

La commission examine l'amendement CD467 de M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Nous proposons par cet amendement que les obligations fixées pour le renouvellement des flottes de l'État et des collectivités territoriales correspondent à celles inscrites à l'article 26 AA. Ces obligations pourront ainsi être satisfaites par des véhicules déterminés selon un niveau d'émissions lié au cycle carbone de l'énergie utilisée. L'objectif est de promouvoir un mix énergétique intelligent destiné à assurer une réelle transition énergétique. Le présent amendement vise à ce que les obligations puissent être remplies par l'achat de véhicules utilisant soit de l'électricité d'origine décarbonée, soit de l'hydrogène issu de l'hydrolyse ou encore tout carburant 100 % biosourcé ou tout carburant de synthèse à bilan carbone neutre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je l'avais indiqué en première lecture, il n'existe pas encore de méthodologie commune d'analyse des carburants par leur cycle de vie au niveau européen, ce qui constitue une première difficulté. En outre, le critère retenu pour l'achat de véhicules à destination des flottes publiques ne me paraît pas pertinent, car certains véhicules sont dotés de motorisations qui permettent d'utiliser à la fois des carburants à cycle de vie vertueux et d'autres au cycle carbone plus polluant. Je vous demande donc de retirer cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La méthodologie commune sur l'analyse des cycles de vie ne sera, en effet, disponible qu'en 2023. J'avais d'ailleurs insisté pour que les chercheurs et les instituts français, excellents dans ce domaine, soient associés aux travaux menés au niveau européen, qui aboutiront sans doute à des dispositions légales ou réglementaires.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD598 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Il s'agit d'un amendement de précision visant à prévoir que les services de secours comme le service d'aide médicale urgente (SAMU) ou la structure mobile d'urgence et de réanimation (SMUR) puissent bénéficier de solutions adaptées à leurs missions pour atteindre l'objectif de verdissement des flottes de véhicules.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait : les services de secours sont déjà inclus dans les missions opérationnelles visées aux articles R. 224-15-8 et R. 224-15-10 du code de l'environnement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis : l'amendement est satisfait.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD181 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement tend à réintroduire le renvoi à un décret pour définir les véhicules à faibles émissions, ce qui est indispensable pour fixer les seuils d'émissions concernés.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 26 AC modifié.

Article 26 A (article L. 224-10 [nouveau] du code de l'environnement et article 37 de la loi n° 992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises*

La commission est saisie de l'amendement CD737 de Mme Natalia Pouzyreff.

Mme Natalia Pouzyreff. Cet amendement vise à proposer le verdissement des flottes de deux-roues des entreprises, notamment des véhicules de livraison, activité qui connaît un essor certain en milieu urbain. Il s'agit à la fois de limiter la pollution atmosphérique et sonore dont sont responsables les deux-roues et d'encourager l'électromobilité en ville. En proscrivant l'utilisation des moteurs thermiques pour les deux-roues, la ville de Shanghai a suscité un changement notable de ce point de vue.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, mais les critères retenus pour définir un véhicule à faibles émissions ne peuvent s'appliquer tels quels aux deux-roues.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le dispositif des vignettes Crit'Air s'appliquant aussi aux deux-roues, il pourrait être judicieux de l'intégrer aux zones à faibles émissions mobilité dont nous parlerons dans quelques instants. Ce serait plus opérant que ce qui est proposé dans cet amendement, dont je demande, par conséquent, le retrait.

Mme Natalia Pouzyreff. Je prends note de la proposition de Mme la ministre de travailler à une définition technique des flottes de deux-roues à faibles émissions pour le parc privé.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD565 de M. François-Michel Lambert.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement tend à prévoir la possibilité de transformer les moteurs des véhicules à essence en moteurs électriques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'objectif de verdir les flottes de véhicules est louable, mais il ne me paraît pas pertinent d'introduire un dispositif de transformation dans une mesure qui concerne les achats et les nouvelles locations. Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce que proposent les auteurs de l'amendement est une bonne idée. Des discussions sont d'ailleurs en cours, y compris au sein du ministère, pour développer la filière du rétrofit électrique, qui consiste à transformer un véhicule thermique en véhicule électrique. La rédaction retenue tendrait toutefois à transformer des véhicules à faibles émissions, ce qui ne me paraît pas correspondre à l'objectif poursuivi. Je demande donc le retrait de cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement de coordination CD182 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD466 de M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement suit la même logique que celui que j'ai présenté précédemment.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'avis est le même que pour le précédent : je demande le retrait de l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. À même logique, même avis.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement de coordination CD183 du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 26 A modifié.

Article 26 B (article L. 224-11 [nouveau] du code de l'environnement) : *Taux minimal de véhicules à faibles émissions pour les centrales de réservation*

La commission adopte l'amendement de coordination CD184 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 26 B modifié.

Article 26 CA (article L. 224-12 [nouveau] du code de l'environnement) : *Publicité des taux d'acquisition de véhicules à faibles et à très faibles émissions*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD186 et CD185, et de précision CD187, tous trois du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 26 CA modifié.

Article 26 CB (article 37 de la loi n° 992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : *Dérogation à l'obligation de verdissement des flottes pour les véhicules utilitaires*

La commission examine les amendements de suppression CD578 de M. François-Michel Lambert et CD724 de M. Matthieu Orphelin.

M. François-Michel Lambert. Cet article ralentit la dynamique de conversion écologique. Au sein du groupe Libertés et territoires, nous souhaitons, au contraire, accélérer les mutations. D'où l'amendement CD578.

M. Matthieu Orphelin. Dans sa rédaction actuelle, l'article reporte à 2023 l'obligation pour les entreprises visées d'acquérir 10 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement de leur flotte. Ce report de trois ans ne nous semble pas compatible avec l'urgence à agir, d'autant moins que des modèles de véhicules utilitaires légers à faibles émissions, électriques ou à carburant alternatif, qui plus est fabriqués en France, sont d'ores et déjà disponibles. Nous souhaitons, par conséquent, revenir à la version initiale en proposant l'amendement CD724.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je voudrais tout d'abord vous assurer que le Gouvernement met en œuvre tous les outils pour permettre la conversion écologique des véhicules utilitaires légers. Je pense notamment au dispositif de suramortissement introduit depuis le 1^{er} janvier 2019, qui peut être cumulé avec le bonus écologique. L'offre restant toutefois marginale pour les véhicules les plus lourds de cette catégorie, nous avons décidé de décaler le calendrier prévu. L'avis est donc défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les entreprises souhaitant verdir leur flotte pourront toujours le faire si elles trouvent sur le marché les véhicules utilitaires correspondant à leurs besoins. La proportion de 10 % n'est qu'un plancher à atteindre avant une date donnée. Le report est apparu nécessaire, après concertation avec la profession, pour des raisons de faisabilité, mais la trajectoire reste identique à celle prévue pour les véhicules particuliers. Il est nécessaire de laisser aux constructeurs le temps de s'organiser et de compléter leurs gammes. Il n'est pas impossible que le plancher fixé pour 2023 soit, à cette date, dépassé, ce dont nous ne pourrions que nous satisfaire.

M. Matthieu Orphelin. Si le problème de l'offre ne se pose que pour les véhicules utilitaires légers les plus lourds, le report de trois ans pourrait s'appliquer à cette seule catégorie. Une telle précision permettrait de maintenir le rythme de conversion pour les autres

véhicules, d'autant que l'objectif de 10 % en 2023 me paraît déjà peu ambitieux, même s'il ne s'agit que d'un plancher.

M. François-Michel Lambert. Vous dites que les entreprises souhaitant convertir leur flotte plus rapidement pourront le faire, monsieur le rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est la liberté !

M. François-Michel Lambert. Bien sûr ! Le système économique n'incite toutefois pas les acteurs à prendre des décisions qui les affaibliraient par rapport à leurs concurrents. La société Deret, société de transport de marchandises en milieu urbain, a appliqué une politique de conversion volontariste de sa flotte vers des modèles électriques uniquement parce qu'elle pensait que les pouvoirs publics prendraient rapidement des mesures contraignantes pour l'ensemble des entreprises, ce qui n'a pas été le cas. Elle aurait donc pu disparaître, mais est parvenue à se maintenir grâce à l'importance de sa trésorerie. S'il peut donc y avoir des initiateurs, notre mission est d'empêcher que de trop grands écarts s'instaurent. C'est la raison pour laquelle nous demandons la suppression de cet article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Puisque la difficulté tient à l'absence d'une offre suffisante pour les véhicules utilitaires légers les plus lourds, je propose d'examiner la possibilité de restreindre le report à cette seule catégorie.

L'amendement CD724 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD578.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD189 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 26 CB modifié.

Article 26 C : Rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime

La commission examine l'amendement CD483 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement vise à favoriser l'émergence et le développement d'une filière française de biocarburants pour l'aéronautique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je demande le retrait de cet amendement car il est pleinement satisfait : le développement de filières de biocarburants est au cœur de la stratégie de décarbonation des transports aérien et maritime, et notre travail sur le sujet a déjà commencé.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Égrener les technologies ou les méthodologies à retenir pour le rapport visé risque d'en orienter les conclusions. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable. Je proposerai un amendement qui vise, au contraire, à ouvrir le périmètre d'étude de façon à éviter un tel écueil.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD552 de M. Paul-André Colombani.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement vise à permettre au Gouvernement d'évaluer la proposition du maire de Cannes, M. David Lisnard, d'étendre les pouvoirs de police portuaire des maires de communes littorales par la création de zones maritimes de gestion portuaire afin de lutter plus efficacement contre la pollution de l'air liée aux paquebots de croisière et d'en limiter les conséquences en termes de santé publique. Confier le pouvoir de police environnementale à un exécutif local est également une façon de rapprocher le citoyen du centre de décision.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. À nouveau, il ne me paraît pas opportun d'égrener le contenu du rapport. Quand bien même les navires à quai et ceux qui restent au large auraient le même impact environnemental, les règles spécifiques s'appliquant aux premiers ne sauraient s'appliquer aux seconds. Ces éléments pourront être examinés sans qu'il soit nécessaire de les détailler ici. Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Afin de nous faire gagner du temps, car je vois que certains s'impatientent, et en vue de clarifier mes propos sur l'amendement précédent, je présenterai mon amendement CD190 en guise d'avis.

Dès lors que le rapport que le Gouvernement remet au Parlement doit porter globalement sur la décarbonation et la réduction des émissions polluantes dans les secteurs du transport aérien et du transport maritime, la précision selon laquelle le rapport porte également sur le développement des biocarburants est superfétatoire, tout comme celle qui figure dans l'amendement CD552 : il n'y a pas de raison de mettre davantage en valeur une orientation plutôt qu'une autre. L'avis est donc défavorable, au même titre que pour l'amendement précédent.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement CD190 du rapporteur.

En conséquence, l'amendement CD729 de M. Damien Abad tombe.

La commission adopte ensuite l'article 26 C modifié.

Article 26 (articles L. 1214-2 et L. 1214-8-2 du code des transports, articles L. 2242-17, L. 3261-1, L. 3261-3, L. 3261-3-1, L. 3261-4 et L. 3261-5 à L. 3261-11 [nouveaux] du code du travail, article 81 du code général des impôts et article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale) : *Forfait mobilités durables*

La commission adopte successivement l'amendement de coordination CD191, les amendements rédactionnels CD192, CD194 et CD193, et l'amendement de précision CD551, tous du rapporteur.

En conséquence de l'adoption de l'amendement CD194, l'amendement CD419 de Mme Marietta Karamanli et les amendements identiques CD151 de M. Guy Bricout, CD161 de M. Jean-Yves Bony et CD300 de M. Michel Vialay tombent.

La commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD195 du rapporteur.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD420 de M. Christophe Bouillon et CD717 de M. Matthieu Orphelin.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD420 vise à rendre le forfait mobilités durables obligatoire pour les employeurs, dans le but de modifier profondément les modalités de transport de leurs salariés en incitant véritablement ces derniers à utiliser le vélo ou à faire du covoiturage.

Le coût de cette mesure sera limité, car ces dépenses sont exonérées de l'impôt sous conditions. Il en est attendu un bénéfice important, tant pour l'environnement que pour la santé des salariés.

M. Matthieu Orphelin. L'idée de l'amendement CD717 est la même : il s'agit de généraliser le forfait mobilités durables pour les grandes entreprises.

Cette mesure est très bien accueillie par les citoyens. Or certains n'y auront pas droit parce que les entreprises ne voudront pas la mettre en œuvre immédiatement. Généraliser plus rapidement le forfait, le rendre obligatoire pour toutes les entreprises de plus de 250 salariés serait une formidable concrétisation du renouveau écologique que les uns et les autres mettent en exergue dans leurs discours et sur lequel ils se positionnent politiquement, ce qui, d'ailleurs, est heureux. On pourrait faire preuve de pédagogie à propos d'une mesure qui parle vraiment aux Français, dont le coût pour les entreprises, notamment pour les très grands groupes, est quasi nul et qui est même susceptible de leur être profitable. J'aime citer l'étude du MEDEF selon laquelle un salarié qui se met à faire du vélo voit, pour reprendre les termes de l'étude, « augmenter sa productivité » de 9 %.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je vais redire ce que nous avons évoqué avant l'été. Beaucoup de discussions ont eu lieu au sujet de ce forfait mobilités durables qui me tient à cœur. Partant du constat que l'indemnité

kilométrique vélo n'avait pas recueilli le succès escompté, le Gouvernement est sorti convaincu des échanges qu'il a eus avec les partenaires sociaux que la bonne méthode, préconisée par ces mêmes partenaires, passe par des négociations dans les entreprises. Tel est le sens des dispositions du projet de loi, qui instaurent une négociation obligatoire. À défaut d'accord, l'entreprise devra proposer un plan de mobilité. Après dix-huit mois, un bilan devra être établi, qui permettra de vérifier que l'ensemble des salariés sont accompagnés pour trouver des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture. Tels sont les termes de l'accord qui a été conclu avec les partenaires sociaux avant l'été et qui n'a pas évolué depuis. Je vous propose de maintenir les dispositions en l'état et de dresser le bilan prévu à l'issue du délai de dix-huit mois.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Nous avons déjà évoqué ce sujet en première lecture, et même procédé à une avancée en décidant de l'obligation d'inclure les questions relatives aux déplacements entre le domicile et le travail dans les discussions annuelles sur la qualité de vie au travail. Si, à ce stade, le forfait mobilités durables n'est pas rendu obligatoire, les discussions sur la mobilité entre le domicile et le travail, elles, le deviennent. Regardons ce que ça va donner ; suivons cette expérimentation avec rigueur et tirons-en les bonnes conclusions. Je demande le retrait ; à défaut, mon avis sera défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD420 et CD717.

Elle est saisie de l'amendement CD577 de M. François-Michel Lambert.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'amendement vise à donner aux employeurs la possibilité de prendre en charge la totalité des frais engagés par les salariés, mais vise le mauvais alinéa de l'article. Par ailleurs, les motifs mis en avant ne correspondent pas à la rédaction de l'amendement, qui conserve l'idée que l'employeur « peut » prendre en charge les frais en question. Face à cette série de difficultés rédactionnelles, je vous propose de retirer votre amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. L'amendement comporte en effet un certain nombre de problèmes de rédaction.

M. Bertrand Pancher. Si les difficultés sont exclusivement d'ordre rédactionnel, nous retravaillerons l'amendement de façon à ce qu'il soit adopté en séance.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD575 et CD576 de M. François-Michel Lambert, et l'amendement CD316 de M. Pierre Cordier.

M. Bertrand Pancher. Les amendements CD575 et CD576 sont défendus.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD316 rappelle que, si le forfait mobilités durables permettra d'encourager l'utilisation du vélo et du covoiturage, tous les salariés,

notamment ceux qui habitent en zones rurales, ne peuvent pas rejoindre leur lieu de travail systématiquement à vélo, compte tenu des distances, ou n'ont pas accès aux transports en commun. Il est proposé, par conséquent, de permettre aux utilisateurs d'un véhicule électrique à zéro émission de bénéficier de ce dispositif.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements sont quasiment satisfaits puisque l'employeur peut participer aux frais exposés pour l'alimentation des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène dans le cadre d'un plafond qui est porté de 200 à 400 euros. Cela inclut les véhicules à très faibles émissions et les deux-roues électriques. Je vous propose de retirer vos amendements. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les amendements CD575 et CD576 me semblent contre-productifs, car ils réservent le soutien au covoiturage aux seuls utilisateurs de véhicules électriques, ce qui restreint excessivement le champ de la mesure et n'est pas le sens de ce qui a été initialement prévu.

Concernant l'amendement CD316, il ne paraît pas nécessaire d'instituer une incitation supplémentaire à l'usage des véhicules électriques, puisque la prise en charge des frais de « carburant » ou, pour mieux le dire, des frais de recharge, est d'ores et déjà prévue. Surtout, pour ces véhicules, le montant pris en considération est doublé par rapport aux frais de carburant. Il y a donc, si je puis dire, une « prime à l'électrique ». Je vous demande donc de bien vouloir retirer vos amendements, sinon l'avis sera défavorable.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD575, CD576 et CD316.*

Elle est saisie de l'amendement CD860 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le forfait mobilités durables vise à inciter à l'usage de mobilités plus propres et plus partagées, comme nous l'avons dit à plusieurs reprises. Les employés peuvent d'ores et déjà se faire rembourser par les employeurs une partie de leurs frais d'abonnement aux transports en commun. En revanche, en cas d'utilisation ponctuelle de ce mode de transport – ce qui arrive en particulier lors des pics de pollution –, l'employeur ne prend pas en charge les frais engagés. Il apparaît donc pertinent d'inclure dans le forfait mobilités durables les titres de transport vendus à l'unité pour un usage ponctuel, à l'occasion, notamment, des pics de pollution, dont nous avons tous remarqué que la fréquence et parfois même l'intensité avaient tendance à suivre une dérivée positive.

*La commission **adopte** l'amendement, compte tenu de la levée du gage par le Gouvernement.*

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD231 de Mme Mathilde Panot et CD421 de M. Luc Carvounas.

Mme Mathilde Panot. L'amendement CD231 vise à favoriser la complémentarité du vélo et des transports en commun en permettant le cumul du forfait mobilités durables et du remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transport en commun.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD421 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ce cumul est d'ores et déjà prévu dans la limite d'un plafond de 400 euros ou de la prise en charge de l'abonnement de transports en commun, si celui-ci excède ce montant. Je vous propose donc de retirer vos amendements, sinon avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Ce cumul est prévu à l'alinéa 46 de l'article 26.

La commission rejette successivement les amendements CD231 et CD421.

Elle est saisie de l'amendement CD422 de Mme Josette Manin.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends votre volonté d'encourager le covoiturage, mais je ne pense pas qu'imposer l'établissement d'une liste nominative des employés proposant ce mode de déplacement soit une bonne méthode. Des applications permettent de le faire. Par ailleurs, cette mesure pourrait susciter des difficultés au regard de la protection des données personnelles. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cette proposition n'est pas de niveau législatif, donc avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à la discussion commune des amendements CD302 de M. Michel Vialay et CD329 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD302, rédigé par notre collègue M. Michel Vialay, concerne les titres de mobilité expirés et non consommés, à l'image des titres restaurant. Cependant, il semble que les négociations sur ce sujet aient repris. Notre collègue souhaite donc retirer son amendement.

L'amendement est retiré.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD329 a le même objet.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD196 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La rédaction de cet amendement tire les conclusions du caractère dématérialisé des titres de mobilité.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de cohérence CD865 du rapporteur.

Elle en vient à l'examen de l'amendement CD722 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement vise à porter le seuil de la déduction fiscale liée au forfait mobilités durables à 500 euros au lieu de 400, afin que le cumul des remboursements au titre du forfait et des abonnements aux transports en commun ne demeure pas théorique. Dans la région Île-de-France, le remboursement de 50 % du pass Navigo atteint 385 euros par an. Avec un seuil à 500 euros, l'incitation au vélo ou au covoiturage serait renforcée.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le projet de loi prévoit de doubler les exonérations actuelles pour le vélo et le covoiturage. Le montant de 400 euros semble adapté à une large partie du territoire. Je rappelle qu'il est prévu de dresser un bilan, dans les deux ans, des accords conclus dans le cadre des négociations sur la qualité de vie au travail, pour définir, le cas échéant, de nouvelles modalités de prise en charge par les employeurs des frais de transport mentionnés. Je propose donc le retrait de cet amendement.

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

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, l'amendement CD314 de M. Ian Boucard et les amendements identiques CD152 de M. Guy Bricout, CD153 de M. Vincent Descoeur et CD160 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Marie Sermier. Cet article crée un forfait mobilités durables qui portera notamment à 400 euros le plafond de la prise en charge des frais de trajet en cas d'utilisation d'un véhicule électrique ou à hydrogène. Cependant, les Français qui ne sont pas en mesure d'acquérir immédiatement ce type de véhicules subiront une différence de traitement. Pour que nos compatriotes comprennent bien que ce dispositif vise à favoriser la mobilité – même si celle-ci n'est pas toujours durable, puisque cela dépend du carburant utilisé –, nous vous proposons, par cet amendement CD314, d'accorder, dans un premier temps, cet avantage à l'ensemble de nos concitoyens et de relever le plafond à hauteur de 400 euros pour l'ensemble des véhicules.

M. Guy Bricout. L'amendement CD152 a le même objet. Il semble illogique que des salariés n'ayant pas les moyens d'acheter des véhicules électriques ou à hydrogène soient pénalisés. Je propose donc, comme cela vient d'être dit, de relever le seuil de prise en charge des frais concernant les carburants traditionnels.

M. Vincent Descoeur. C'est une excellente chose de relever le seuil pour inciter à choisir d'autres véhicules, mais il conviendrait de ne pas oublier ceux qui utilisent des carburants traditionnels, et tel est l'objet de l'amendement CD153. Je rappelle que, pour ces derniers, le seuil n'a pas été réévalué depuis 2008, malgré la hausse des prix des carburants.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD160 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le choix qui est fait par le Gouvernement est d'inciter à une mobilité plus propre, en ouvrant la possibilité de verser une indemnité allant jusqu'à 400 euros pour les modes à faibles émissions, actifs ou partagés et 200 euros dans les autres cas. Je rappelle qu'il existe des dispositifs de bonus et de prime à la conversion pour accompagner les Français vers des véhicules plus propres. Par ailleurs, nous mettons en place un forfait mobilités durables qui peut aussi accompagner le covoiturage. Il appartiendra aux employeurs, dans le cadre des négociations sur la mobilité, de définir dans quelles conditions le forfait mobilités durables pourra être accordé à un salarié – cela n'exige pas nécessairement de covoiturer au quotidien. Nous avons ouvert une large palette de solutions, adaptées à la diversité des territoires, avec l'objectif clairement assumé d'encourager la mobilité propre. Ces amendements ne vont pas dans ce sens. Je vous propose de les retirer, sinon avis défavorable.

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

La commission rejette successivement l'amendement CD314 et les amendements identiques CD152, CD153 et CD160.

Elle discute des amendements identiques CD624 de M. Jean-François Cesarini et CD721 de M. Matthieu Orphelin.

M. Jean-François Cesarini. Le Sénat avait rendu possible le cumul du forfait mobilités durables et de la prise en charge de 50 % du prix de l'abonnement aux transports en commun, et ce, au bénéfice du vélo, qui présente le double avantage, par comparaison avec le covoiturage et les autres formes de mobilité partagée faisant appel à des véhicules motorisés et à des modes de déplacement passifs, d'être absolument non polluant et d'impliquer un effort physique. Cela permet notamment de lutter contre le fléau de la sédentarité. L'amendement CD624 vise à maintenir ce dispositif avantageux de cumul pour les vélos, afin d'inciter les Français à s'orienter vers ce type de mobilité.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement CD721 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement est, me semble-t-il, satisfait puisque la rédaction actuelle de l'article 26 permet le cumul, dans le cadre du forfait mobilités durables, du remboursement de l'abonnement de transports en commun, du covoiturage et des services de mobilité partagée ou active.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ajoute que l'amendement vise à instaurer un dé plafonnement, uniquement en cas de cumul, et non pour les seuls frais liés à l'usage du vélo. Cela me semble un peu étrange et de nature à créer un déséquilibre. J'en demande donc le retrait ou avis défavorable.

M. Jean-François Cesarini. Si je comprends bien, l'amendement est à la fois satisfait et non satisfait !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Non, il est satisfait.

M. Jean-François Cesarini. M. le rapporteur semble dire le contraire.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Votre amendement s'écarte quelque peu des équilibres qui avaient été trouvés avec les partenaires sociaux, dans la mesure où il déplaçonne uniquement en cas de cumul. En revanche, il ne propose pas de déplaçonnement dans le cas de la seule prise en charge des frais liés à l'usage du vélo – une curiosité qui met en cause la logique suivie, d'où mon avis défavorable.

L'amendement CD624 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD721.

Puis elle adopte l'article 26 modifié.

Article 26 bis A : Habilitation à légiférer par ordonnance pour mettre en œuvre le forfait mobilités durables

La commission adopte l'article 26 bis A sans modification.

Article 26 bis (article L. 318-1 du code de la route) : *Affichage de la catégorie Crit'Air des véhicules lors de leur vente*

La commission discute de l'amendement CD751 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement tend à supprimer l'article 26 bis. Les travaux de la commission ont introduit dans le projet de loi une nouvelle obligation à la charge des professionnels de la distribution automobile, en leur imposant d'afficher la catégorie Crit'Air des véhicules qu'ils vendent. Cette mesure risque d'être difficilement applicable, car les professionnels ne disposent pas systématiquement des informations relatives à la classification Crit'Air du véhicule, notamment pour les véhicules anciens, mais aussi pour les véhicules d'occasion ou les véhicules importés, dont le certificat d'immatriculation ne porte pas toujours mention de la norme euro. Par ailleurs, cette mesure risque d'ajouter de la complexité à la complexité et de la confusion dans l'esprit du consommateur, déjà confronté à une multitude d'informations sur le caractère polluant ou non des véhicules proposés à la vente.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis tout à fait défavorable. À partir du moment où l'on met en place des zones à faibles émissions, il importe de bien informer les acquéreurs potentiels sur la vignette Crit'Air. Cette mention figure sur la plupart des cartes grises et des certificats d'immatriculation, et les professionnels savent très bien trouver cette information en fonction de la date de la première immatriculation des véhicules. Je considère qu'il est très important, pour les acquéreurs de véhicules, de disposer de cette information, et je suis tout à fait défavorable à la suppression de cette obligation d'affichage.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Étant celui par qui cette mesure a été introduite lors des travaux en commission en première lecture, vous comprendrez, monsieur Jean-Marie Sermier, que je sois défavorable à votre proposition. Il faut avoir confiance en la capacité de

nos concitoyens à comprendre ce qu'on leur explique. Afficher les vignettes Crit'Air sur les véhicules d'occasion ou neufs ne me paraît pas constituer une contrainte énorme pour les concessionnaires, qui ont connaissance des dates, sauf peut-être dans de rares cas – et encore, cela m'étonnerait.

Je souhaite le maintien de cette disposition, qui se veut une information, une aide à la décision et à la compréhension des enjeux par nos concitoyens. Ce sera d'autant plus utile que les zones à faibles émissions mobilité vont se développer. Déjà vingt-trois agglomérations se lancent dans leur mise en œuvre, ce qui concerne 17 millions de personnes.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le rapporteur, depuis l'introduction, en première lecture, de l'affichage obligatoire, dans les concessions automobiles, de la catégorie Crit'Air du véhicule, nous avons travaillé sur le sujet. Nous avons constaté, par exemple, que de grosses voitures de sport allaient bénéficier d'une vignette Crit'Air favorable, alors que de plus petites voitures, certes anciennes, ne pourraient pas l'obtenir. Vous irez expliquer aux Français qu'une grosse voiture de sport allemande ou italienne peut entrer dans une zone à faibles émissions, alors qu'une voiture certes plus ancienne mais beaucoup plus modeste ne le peut pas. Vous avez rejeté nos arguments en disant : « je pense que ». Le problème n'est pas de penser, il est de s'assurer qu'on ne va pas imposer davantage de complexité à nos entreprises ! On est très loin de la simplification qui paraissait être le nouveau fondement de la politique. Je ne souhaite évidemment pas retirer l'amendement.

M. Vincent Rolland. Notre collègue M. Jean-Marie Sermier a raison. Ce dispositif est de nature à créer la confusion puisque des voitures qui présentent des niveaux d'émissions de gaz à effet de serre, notamment de CO₂, très élevés, pourront obtenir une vignette Crit'Air bien plus favorable que certaines petites cylindrées aux émissions de CO₂ peu élevées.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. D'abord, les vignettes Crit'Air concernent la pollution de proximité et non pas le CO₂ – celui-ci est visé par les normes euro. Ensuite, les zones à faibles émissions se développent dans vingt-trois agglomérations : elles existent déjà dans l'agglomération parisienne, à Grenoble et à Strasbourg ; la métropole de Lyon en a approuvé le principe le 26 janvier dernier ; Toulouse et Montpellier sont en train d'y travailler. Nos concitoyens, quand ils achètent un véhicule neuf ou d'occasion, ont besoin de savoir dans quelles zones ils peuvent entrer. Cette mesure tend tout simplement à leur donner cette information ; elle est vraiment une aide à la décision.

Vous évoquez les cas particuliers que constituent quelques très grosses cylindrées. Soit dit en passant, elles ne concernent pas la majorité de nos concitoyens, ceux auxquels je pense.

M. Vincent Rolland. On parle du message !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le fait d'afficher ou non l'information n'enlèvera rien à la réalité des faits : que vous le vouliez ou non, votre véhicule ne pourra accéder qu'aux zones correspondant à sa vignette Crit'Air. Mais cela permettra de savoir à quelle catégorie appartient un véhicule, par exemple d'occasion. Ainsi, un véhicule de 1998 sera catégorisé Crit'Air 3 ou 5 selon qu'il roule à l'essence ou au diesel.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ce qui est demandé aux professionnels de l'automobile est particulièrement simple. Dans la plupart des cas, un professionnel sera en mesure de consulter la carte grise ou, à défaut, de se référer à

l'année de la première immatriculation pour informer les futurs acquéreurs sur la vignette Crit'Air. Cette information est très importante pour ces derniers. Vous ayant rassuré quant à la complication qu'aurait pu représenter cette mesure pour les professionnels de l'automobile, je peux vous inviter à retirer votre amendement. Je leur fais confiance : ils sauront obtenir l'information.

Vous ouvrez un autre débat, relatif à la pertinence des vignettes Crit'Air. La question de savoir s'il faut lutter contre la pollution en interdisant la circulation des véhicules les plus polluants est un autre débat qui concerne les émissions de CO₂. Les vignettes Crit'Air permettent de rendre compte des émissions de particules d'oxydes d'azote, celles qui constituent la pollution de fond dans une agglomération. Vous dites ne pas partager l'objectif poursuivi par les vignettes Crit'Air, qui sont pourtant un bon levier pour lutter contre la pollution dans certaines zones. C'est évidemment tout à fait votre droit, mais c'est un désaccord de fond entre nous. Pour ma part, j'estime que c'est un dispositif très important. Les Français sont extrêmement préoccupés par la pollution de l'air. On dénombre plus de 48 000 décès prématurés par an. Il faut se donner les outils pour répondre à cette urgence sanitaire.

M. Adrien Morenas. J'invite notre collègue M. Jean-Marie Sermier, ainsi que ceux de ses amis qui souhaiteraient acheter de grosses berlines allemandes, à consulter le site de *La Centrale*. Ils verront que la vignette Crit'Air est mentionnée pour chaque véhicule. On sait donc de quelle catégorie relève le véhicule d'occasion qu'on achète.

M. Vincent Rolland. Je ne suis pas défavorable aux vignettes Crit'Air. Simplement, voir des véhicules extrêmement puissants pénétrer dans les centres-villes avec une vignette Crit'Air 1 peut provoquer, chez certains de nos concitoyens, de la confusion sur la question de la pollution. La pollution dont on parle le plus, ce sont les émissions de gaz à effet de serre. Je vous livre une remontée du terrain : certains de mes concitoyens n'y comprennent plus rien.

M. Adrien Morenas. Il faut leur expliquer ! Vous êtes député !

M. Vincent Rolland. J'exprime ici, simplement, l'opinion du peuple.

La commission rejette l'amendement CD751.

Puis elle adopte l'article 26 bis sans modification.

Article 27 (article L. 229-26 du code de l'environnement et articles L. 5219-1 et L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales) : *Renforcement des plans climat-air-énergie territoriaux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique*

La commission est saisie de l'amendement CD423 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à garantir que le plan d'action tient compte des spécificités de l'exposition des jeunes publics à la pollution de l'air et prévoit des mesures adaptées pour les établissements fréquentés par des publics sensibles, notamment les enfants.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement vise à ce que les plans d'amélioration de la qualité de l'air respectent les recommandations de l'OMS – Organisation mondiale de la santé. Je suis évidemment d'accord pour qu'on s'assigne une ambition élevée, ce qui renvoie, par exemple, au débat que nous venons d'avoir. Nous mobilisons de nombreux outils, en particulier dans le cadre du présent projet de loi. Nous engageons le renouvellement du parc automobile, notamment en retirant les véhicules les plus polluants et en nourrissant une forte ambition concernant les véhicules neufs, en faveur desquels nous mobilisons des moyens sans précédent. Un travail est en cours avec les vingt-trois collectivités qui mettent en place des zones à faibles émissions. Nous devons poursuivre les efforts et tendre vers les recommandations de l'OMS, mais la priorité est d'abord de se conformer aux normes européennes – ce qui demeure encore un objectif à atteindre dans quinze zones. Donnons-nous déjà tous les moyens pour respecter ces normes, tout en visant l'objectif de tendre vers les recommandations de l'OMS. Je vous propose donc le retrait de l'amendement, sinon avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En première lecture, nous avons considéré qu'il fallait instaurer des mesures spécifiques pour les établissements qui accueillent les publics les plus sensibles, ce qui a débouché sur la dernière phrase de l'alinéa 6 de l'article 27, introduite par un amendement que j'avais doublement sous-amendé en séance publique. Je précise que les publics sensibles ne désignent pas seulement les enfants mais aussi, par exemple, les personnes asthmatiques.

S'agissant des normes de l'OMS, elles sont strictement identiques aux normes européennes – donc françaises – pour ce qui est des objectifs de qualité relatifs aux oxydes d'azote, qui sont, avec les particules fines, les polluants de proximité les plus importants. Nous sommes donc déjà alignés sur les normes de l'OMS pour les oxydes d'azote. En revanche, il demeure un écart, du simple au double, pour les particules fines. Si on voulait faire évoluer la réglementation, il faudrait s'y employer au niveau européen, notamment en réformant la directive de 2008. Nous sommes donc à mi-chemin au regard des normes de l'OMS. Comme le disait M. Vincent Rolland tout à l'heure, il faut expliquer clairement les choses à nos concitoyens, mais ne faisons pas croire qu'on ne respecte pas du tout les normes de l'OMS. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

M. Christophe Bouillon. Sur la foi de ces explications convaincantes, je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'examen de l'amendement CD232 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. C'est un amendement qui, j'en suis sûre, fera débat, puisqu'il propose de supprimer l'alinéa 6 de l'article, relatif aux zones à faibles émissions. Cela ne signifie évidemment pas que nous ne serions pas préoccupés par la pollution de l'air. Au passage, le nombre de morts prématurées indiqué par Mme la ministre, qui est fourni depuis plusieurs années, a été revu récemment : on en recense à présent 67 000 par an dues à la pollution. Le niveau de pollution de l'air, en France, est extrêmement préoccupant. Pourquoi, dès lors, nous opposons-nous aux zones à faibles émissions ? C'est que nous ne sommes pas du tout d'accord avec la méthode employée.

Nous pensons – et c’est ce que nous ont appris aussi les gilets jaunes, qu’il faut écouter – qu’on ne doit pas commencer par des mesures ciblant les individus lorsque ceux-ci n’ont pas d’alternative. Les zones à faibles émissions auront pour effet de faire payer les personnes les plus pauvres, qui possèdent les véhicules les plus polluants et qui ne peuvent pas en changer facilement. Privées de l’accès aux centres-villes, elles n’auront pas d’alternative tant qu’on n’aura pas développé les transports en commun, renforcé leur qualité et assuré, comme nous le demandons, leur gratuité.

De surcroît, ce sont ces personnes qui subissent le plus la pollution. Aujourd’hui, les personnes les plus précaires, qui vivent dans des quartiers populaires, ont cinq fois plus de risques de mourir que la moyenne de la population lors d’un épisode de pollution et paient quatre fois plus de taxe carbone, en pourcentage de leurs revenus, que les très riches, qui émettent pourtant quarante fois plus de carbone. À cet égard, une forte demande de justice sociale continue à s’exprimer dans notre pays.

Si nous voulons réduire la pollution de l’air, commençons par lutter contre la pollution des paquebots et par diminuer la part – qui est actuellement de 87 % – du secteur routier dans le transport de marchandises. L’arrêt de la ligne ferroviaire Rungis-Perpignan, qui va remettre 25 000 camions sur les routes, est un bon contre-exemple de ce qu’il faut faire. Commençons par offrir de vraies solutions pour que les personnes puissent se déplacer sans utiliser leur véhicule, car il faut sortir du règne de la voiture. Arrêtons le grand projet – inutile – de reconstruction de l’incinérateur d’Ivry-sur-Seine, qui va nuire à la santé des habitants.

Il faut commencer par rompre, de manière très claire, avec ce modèle pour privilégier celui que nous vous proposons. Nous pourrions appliquer des mesures aux individus lorsqu’ils auront des alternatives pour se déplacer et vivre dignement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Peut-être ne nous sommes-nous pas bien comprises, madame la députée, quant à l’objet et au contenu du projet de loi, qui vise précisément à développer, partout sur le territoire, des alternatives à l’usage individuel de la voiture.

Mme Mathilde Panot. Quel mépris ! C’est insupportable !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. En l’absence d’autres solutions, nous nous employons à favoriser un usage partagé de la voiture et à permettre aux Français de passer à des véhicules moins polluants, notamment grâce à la prime à la conversion, si aucune des solutions précédentes n’est possible. Ces dispositions sont au cœur du projet de loi.

Nous avons tous entendu les messages qui ont été exprimés par nos concitoyens, ces derniers mois, et l’on peut supposer que les élus des métropoles ou des collectivités qui mettront en place les zones à faibles émissions (ZFE) les ont également entendus. C’est pourquoi nous avons fait le choix d’un dispositif souple, reposant sur les ZFE. Il appartiendra aux collectivités de mettre en place des mesures progressives permettant de restreindre l’usage des véhicules les plus polluants au cœur des agglomérations. Elles pourront commencer, par exemple, par les véhicules professionnels, tout en accompagnant les entreprises, comme nous le faisons avec les dispositifs de suramortissement, et comme s’y emploient de nombreuses collectivités, notamment avec les livraisons du dernier kilomètre. Ces préoccupations sont

donc largement prises en compte par le Gouvernement et trouvent une traduction dans le texte issu de l'examen en première lecture.

Nous faisons face à une véritable urgence sanitaire, comme nous l'avons rappelé. On peut certes débattre des chiffres. Pour ma part, je me réfère à ceux de l'agence nationale Santé publique France. Même s'il existe d'autres études, il me paraît important que nous ayons la même référence pour ne pas s'y perdre. Les zones à faibles émissions me paraissent un outil très important, qui permettra d'agir, non pas simplement par des dispositifs de circulation différenciée – qui sont certainement pénalisants, il est vrai, pour les personnes modestes venant travailler dans ces villes –, mais aussi par des mesures de fond, s'inscrivant dans la durée. Je suis donc évidemment opposée à la suppression de ce dispositif.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Au risque d'enfoncer des portes ouvertes, madame Mathilde Panot, je dirai que la pollution de l'air nous concerne tous, que ce n'est pas une histoire de riches ou de pauvres. Nous respirons tous le même air, nous le partageons et devons le protéger. C'est un combat commun contre un fléau sanitaire qui coûte près de 100 milliards d'euros par an à la France – 20 milliards pour l'air intérieur et 80 milliards pour l'air extérieur.

Clairement, les zones à faibles émissions mobilité ne sont pas des péages urbains. Il ne s'agit évidemment pas d'autoriser à polluer moyennant paiement. Par ailleurs, ces zones sont mises en place de manière très progressive. Au départ, sont exclus des véhicules de catégorie Crit'Air 5 – fonctionnant, par exemple, au diesel et dont la première mise en circulation est antérieure à 2001 – ou sans vignette, dont la première mise en circulation est antérieure au 31 décembre 1996. Étant au fait des réalités, je ne nie pas que certains de ces véhicules demeurent en circulation mais, les années passant, il y en aura heureusement de moins en moins.

Des aides sont accordées pour pouvoir changer de véhicule. La trajectoire de verdissement du parc automobile consiste à favoriser l'achat d'une voiture d'occasion ou neuve par des primes à la conversion. Celles-ci permettent d'accéder à des véhicules, y compris électriques, à des prix raisonnables.

Vous avez fait référence aux gilets jaunes. Dans ma circonscription, j'ai organisé treize grands débats, au cours desquels une heure et quart était consacrée à la transition écologique. Nous avons systématiquement débattu de ces problématiques, ce qui fut l'occasion de faire œuvre de pédagogie. Ne croyez pas non plus que vous avez le monopole de la discussion avec ces personnes et de la compréhension de leurs revendications. Sur ces questions, nous avons tous engagé les mêmes discussions que vous, et nous en tenons compte. Les zones à faibles émissions mobilité ne sont pas dirigées contre des personnes mais visent à lutter contre la pollution de proximité, qui nous affecte tous. C'est la pollution de fond, celle que l'on respire au quotidien, qui compte, bien plus que les pics de pollution. Si le « *buzz* » médiatique qui entoure ceux-ci permet une prise de conscience, tant mieux, mais le véritable problème est la pollution de tous les jours, qui est notre ennemi commun. C'est cela que l'on doit avoir à l'esprit concernant ce type de mesures, plutôt que de chercher à savoir si elles sont prises pour les riches ou pour les pauvres.

Mme Mathilde Panot. Non, monsieur le rapporteur, nous ne respirons pas tous le même air, et c'est bien là le problème ! Ce n'est pas un hasard si l'incinérateur dont je vous parlais doit être reconstruit à Ivry-sur-Seine, ville populaire, et non à Neuilly-sur-Seine. D'ailleurs, comme vous pouvez le constater, les prix de l'immobilier montrent que les plus

riches de notre pays ont mis en place des stratégies pour acheter un air plus pur. Vous pouvez retourner la question dans tous les sens, aujourd'hui, les quartiers populaires subissent une pollution bien plus élevée. Une étude extrêmement intéressante montre que c'est dans les villes d'immigration récente qu'on installe les incinérateurs et qu'on brûle les déchets. Donc, il est faux de dire que nous sommes toutes et tous exposés à la pollution de la même façon, que nous respirons le même air. Ce sont d'abord les plus pauvres de notre pays qui pâtissent de ces problèmes.

Par ailleurs, madame la ministre, vous affirmez que l'objet de votre projet de loi est d'offrir des alternatives. Nous le contestons – ce sont deux visions du monde qui s'opposent –, ce qui ne nous empêche pas de respecter votre position. Une étude récente de Carbone 4 montre que, pour être à la hauteur des enjeux écologiques, il faudra engager des changements, pour un quart, d'ordre individuel et, pour trois quarts, de nature collective. Nous ne disons pas autre chose. Nous sommes d'accord sur le fait que les gens vont devoir, petit à petit, abandonner la voiture et emprunter de manière croissante les transports en commun, mais il nous faut d'abord entreprendre un changement de modèle. Il ne faut pas commencer par viser les plus précaires de nos concitoyens. Je ne pense pas, par exemple, que l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, dont nous avons déjà parlé maintes fois mais que je souhaite réintroduire dans le débat, contribue à répondre aux besoins des gens, à leur offrir des prix abordables et une alternative à la voiture.

Sans prétendre avoir le monopole du dialogue avec les gilets jaunes, pour moi, ce qu'ils ont dit l'année dernière, c'est qu'ils sont d'accord pour moins utiliser leur voiture, mais à condition d'avoir des trains même sur les petites lignes, des gares qui rouvrent, des services publics qui fonctionnent mieux et à une distance raisonnable, qu'il s'agisse de la maternité ou de l'école, par exemple. Il nous faut donc commencer par changer tout ce qui ne va pas avant d'infliger une triple peine aux personnes disposant de faibles moyens, qui vont être les premières à souffrir de la mise en place des ZFE alors qu'elles ne sont pas les premières responsables de la pollution de l'air.

La commission rejette l'amendement CD232.

Elle est saisie de l'amendement CD530 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. J'ai une modeste expérience en matière de qualité de l'air, et j'aimerais donc rappeler que, dans toutes les zones où celle-ci est considérée comme déficiente en France, les deux principales sources d'émissions de pollution sont les transports et le chauffage domestique – dans certaines zones, ces deux sources sont même productrices de pollution à parts égales. Dans le cadre de l'examen d'un texte sur les transports, l'objet de l'amendement CD530 est de réaffirmer la nécessité que ce texte prenne sa part dans le défi de l'amélioration de la qualité de l'air, mais aussi de rappeler que l'air n'a pas de frontières, comme on a pu s'en rendre compte à l'occasion d'une catastrophe historique – mais cela vaut aussi au quotidien, à l'échelle communale et intercommunale.

Cet amendement vise à ce que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants et les communes couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) aient l'obligation de présenter un plan d'action visant à améliorer la qualité de l'air.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous proposez de compléter l'objectif de promotion d'une mobilité à zéro émission par l'amélioration des carburants alternatifs, et énumérez pour cela une liste de carburants qui, s'ils ont certainement un impact positif en matière d'émissions de gaz à effet de serre, ne représentent pas tous une amélioration en termes de pollution aux particules fines ou aux oxydes d'azote (NOx). Par ailleurs, ces carburants bénéficient de nombreux avantages fiscaux.

Dans les zones où l'on souhaite réduire fortement la pollution, la meilleure solution me semble vraiment être celle consistant à promouvoir une mobilité à zéro émission. Je suggère donc le retrait de cet amendement et émettrai, à défaut, un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je me demande s'il n'y a pas un malentendu au sujet des zones à faibles émissions. Dans un premier temps, il s'agit d'en bannir les véhicules les plus polluants, souvent parce qu'ils sont les plus anciens : ce sont les véhicules porteurs de vignettes Crit'Air 5 ou au-delà, c'est-à-dire sans vignette, et de restreindre ensuite progressivement l'accès à ces zones.

Les motorisations citées dans l'amendement CD530 sont actuellement classées en Crit'Air 1, et vont donc rester autorisées durant un certain temps. Si on consulte le calendrier de la mise en œuvre des zones à faibles émissions, par exemple pour la métropole du Grand Paris, on constate que les véhicules classés Crit'Air 1 ou Crit'Air zéro vont être autorisés jusqu'en 2030. Il n'est pas besoin de préciser le type de carburant utilisé dès lors qu'on peut se baser sur la vignette Crit'Air : même s'il y a un lien évident entre la technologie mise en œuvre – hybride, éthanol, éthanol hybride, etc. – et la quantité de polluants de proximité émis, il n'est pas nécessaire de corréliser les deux.

Comme Mme la ministre, je suggère donc le retrait de cet amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD52 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD52 propose de mentionner explicitement que la concertation préalable à la mise en place d'une zone à faibles émissions associe les organisations professionnelles, ceci afin d'intégrer les contraintes de déplacement liées à leur activité.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est d'ores et déjà prévu une consultation en amont de la mise en place de zones à faibles émissions. Les collectivités pourront naturellement associer toutes les parties prenantes intéressées, mais il ne me paraît pas souhaitable de dresser une longue liste de toutes les parties prenantes potentiellement intéressées – sans parler des citoyens eux-mêmes. Je suggère donc le retrait de cet amendement et émettrai à défaut un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Dans le cadre des travaux préparatoires à l'examen du projet de loi, nous avons auditionné un certain nombre des acteurs ayant vocation à mettre en place les ZFE mobilité, et je suis d'avis qu'il faut leur faire confiance. Naturellement, les professionnels doivent être associés, mais aussi les riverains et toutes les personnes

concernées. Dans la mesure où c'est déjà ce qui se fait, il n'y a pas lieu de le préciser dans le texte du projet de loi.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD853 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD853 vise à préciser que la révision du plan d'action air n'emporte pas révision du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) dans son ensemble.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD424 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD424 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons déjà eu un débat sur ce point lors de l'examen du texte en première lecture. Cet amendement pose une difficulté particulière, à savoir que la compétence en matière de police de la circulation ne peut pas être scindée entre plusieurs autorités. Je suggère donc le retrait, et émettrai à défaut un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis, d'autant que cela n'a pas empêché, par exemple, Paris et la métropole du Grand Paris d'avancer sur la mise en place des ZFE.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 27 modifié.

Article 28 (articles L. 2213-4-1 et L. 2213-4-2 [nouveau] du code général des collectivités territoriales) : *Zones à faibles émissions mobilité*

La commission est saisie de l'amendement CD233 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. L'amendement CD233 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis défavorable, pour les mêmes raisons que celles précédemment exposées.

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

Elle en vient aux amendements CD425 et CD426 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Les amendements CD425 et CD426 sont défendus.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'amendement CD425 me semble satisfait, c'est pourquoi je suggère son retrait, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Pour ce qui est de l'amendement CD426, il renvoie au débat que nous avons eu sur les normes de l'OMS, qui a été l'occasion pour M. le rapporteur de nous expliquer la situation de manière très exhaustive. Je souhaite donc également son retrait, sinon avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD425 est effectivement satisfait à double titre. Quant à l'amendement CD426, je me suis longuement expliqué tout à l'heure sur la question à laquelle il a trait – et à voir la mine de certains, je ne recommencerais pas !

Les amendements CD425 et CD426 sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD53 de M. Vincent Descoeur et CD753 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD53 vise à ce que le calendrier des interdictions de circulation dans les ZFE soit arrêté pour une durée de trois ans, afin de tenir compte des évolutions technologiques, mais aussi de donner de la lisibilité aux acteurs de la mobilité.

M. Jean-Marie Sermier. Au-delà de l'amélioration technologique qu'on peut attendre et qu'il est donc normal de prendre en compte trois ans à l'avance, se pose la question de la capacité d'un certain nombre de nos concitoyens à changer de voiture pour pouvoir bénéficier de la possibilité de circuler au sein de zones à faibles émissions – parce qu'ils y vivent, y travaillent ou y logent. Il est très important de pouvoir accompagner ces personnes, ce qui est l'une des raisons justifiant que le calendrier des interdictions de circulation soit arrêté pour une durée de trois ans.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Pour ce qui est de la nécessité que le calendrier tienne compte des technologies et de la maturité des filières, je pense qu'on peut faire confiance aux territoires. L'étude préalable à la mise en place d'une zone à faibles émissions vise précisément à étudier les modalités de restriction envisagées en fonction des véhicules concernés et en tenant compte des technologies disponibles.

Quant au fait de limiter la durée à trois ans, j'estime, pour ma part, que nous devons laisser une marge de manœuvre aux collectivités dans l'appréciation de ce qu'elles estiment être l'horizon pertinent. En tout état de cause, une limite fixée à trois ans me paraît très courte et j'estime souhaitable de donner à chacun une visibilité plus étendue afin de ne pas déstabiliser les différents usagers, qu'il s'agisse des particuliers ou des professionnels. Je propose donc le retrait de ces amendements ; à défaut, avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Adopter cet amendement serait contre-productif, car la mise en place des ZFE doit se faire avec une progressivité que ne permet pas un calendrier sur trois ans. Ce que proposent les différentes agglomérations est plutôt prévu sur une dizaine d'années. Ce n'est que vers 2030 que les véhicules les moins polluants, actuellement classés Crit'Air 1 et Crit'Air zéro, ne seront plus autorisés dans les ZFE. D'ici là, le parc automobile aura encore évolué du fait de la trajectoire technologique, mais aussi du renouvellement du parc, favorisé par les aides à la conversion. En tout état de cause, les élus locaux savent très bien que leurs concitoyens ne peuvent pas tous faire l'acquisition, du jour au lendemain, d'un véhicule classé Crit'Air 1 ou Crit'Air zéro.

La commission rejette successivement les amendements CD53 et CD753.

Elle examine l'amendement CD55 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD55 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La nécessité des mesures de restriction envisagées doit être justifiée. Ces mesures doivent être proportionnées aux bénéfices environnementaux et sanitaires attendus, et les professionnels ne sont pas les seuls concernés. Il serait donc restrictif de résumer la prise en compte des intérêts aux seuls intérêts des professionnels. Par ailleurs, j'estime qu'il faut faire confiance aux collectivités sur la façon dont elles organiseront les concertations. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Comme cela a déjà été dit en première lecture, ceux qui travaillent à la mise en place des ZFE consultent les professionnels et, s'ils doivent continuer à le faire, je ne pense pas qu'il faille l'inscrire dans la loi. En revanche, un guide méthodologique est en préparation et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), qui coordonne les agglomérations chargées de la mise en place des ZFE, organise régulièrement des réunions de retour d'expérience et de mise en commun des pratiques. À mon sens, c'est ainsi que les choses doivent se faire. Je suis donc défavorable à cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD427 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je ne me lasse pas d'entendre les mêmes explications de la ministre et du rapporteur, mais je les connais maintenant par cœur. Pour leur épargner d'avoir à les répéter, je retire l'amendement CD427.

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques CD54 de M. Vincent Descoeur, CD261 de M. Jean-Pierre Vigier, CD515 de M. Martial Saddier, CD648 de M. Vincent Rolland et CD752 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD54 est défendu.

M. Jean-Pierre Vigier. L'amendement CD261 est cohérent en ce qu'il permet d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la création des fameuses ZFE. J'estime que cette mesure est très importante en matière d'aménagement du territoire.

M. Martial Saddier. L'amendement CD515 est défendu.

M. Vincent Rolland. L'amendement CD648 est défendu.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD752 est essentiel en ce qu'il vise à ce que les organisations professionnelles du secteur des transports soient associées à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions mobilité et aux limitations de circulation dans ces zones.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis défavorable. Une procédure de concertation est prévue en amont de la mise en place des ZFE. J'estime que nous pouvons faire confiance aux collectivités pour prendre des mesures justifiées et proportionnées, en associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes concernées, notamment les professionnels du transport routier.

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

Elle examine l'amendement CD147 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. En France, les mesures de la pollution de l'air sont effectuées par des organismes de surveillance agréés par le ministère de l'environnement : les associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA). Elles sont une quarantaine sur tout le territoire, avec au minimum une association par région. Les mesures effectuées par des capteurs fixes ou mobiles permettent d'estimer la présence de nombreux polluants – dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, ozone, plomb, particules, monoxyde de carbone.

Dans le cadre du déploiement des ZFE, l'amendement CD147 propose de densifier le maillage des capteurs de pollution afin de pouvoir mieux identifier les zones les plus exposées à la pollution, mais aussi de mieux mesurer l'impact de ces ZFE sur les niveaux de pollution.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les modalités de surveillance de la qualité de l'air sont fixées à la fois par les directives européennes, le code de l'environnement et l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant. Je suis sincèrement convaincue que les mesures réalisées par les associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air, complétées par les modélisations sur lesquelles elles s'appuient désormais, permettent d'évaluer de façon tout à fait satisfaisante la qualité de l'air d'une agglomération et l'impact des ZFE. Cet amendement me paraissant satisfait, je propose son retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. J'ajoute que si la surveillance doit être renforcée, c'est peut-être en l'étendant aux polluants émergents, comme l'a proposé un rapport de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) il y a quelques mois, étant entendu que l'impact financier d'une telle extension doit être pris en considération. Aujourd'hui, pour ce qui est des polluants liés aux transports, des particules fines et des NOx, leur détection se fait en France dans des conditions très satisfaisantes, grâce à la combinaison des capteurs fixes et mobiles et de la modélisation. En revanche, si nous devons engager des moyens supplémentaires, ils devront de préférence permettre la détection des polluants émergents, qui sortent du cadre des ZFE mobilité.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD662 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. L'amendement CD662 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le I de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales prévoit que les ZFE peuvent être créées pour lutter contre la pollution de l'air et ne mentionne aucun autre objectif que celui-ci. Dès lors, les contrôles liés aux ZFE devront se limiter au respect de cet objectif. Je suggère donc le retrait de cet amendement et émettrai à défaut un avis défavorable.

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

Elle aborde l'amendement CD352 de M. Fabien Di Filippo.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. En cohérence avec ce que j'ai dit précédemment, les sanctions devront bien être liées à l'objet des ZFE, c'est-à-dire la qualité de l'air.

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

Elle adopte successivement l'amendement de coordination CD198, l'amendement rédactionnel CD199 et l'amendement CD162 de rectification d'une erreur matérielle, du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 28 modifié.

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

La commission adopte l'article 28 bis A sans modification.

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

La commission adopte l'article 28 bis B sans modification.

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

La commission est saisie de l'amendement CD428 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. L'amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis défavorable à la suppression de l'article 28 bis et je suggère donc le retrait de cet amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable, car la précision apportée par l'article 28 bis me paraît utile.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 28 bis sans modification.

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 maintient la suppression de l'article 28 ter A.

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

La commission adopte l'article 28 ter sans modification.

Article 28 quater A (article L. 571-10-3 [nouveau] du code de l'environnement) :
Nuisances générées par les vibrations liées au transport ferroviaire

La commission adopte l'amendement de précision rédactionnelle CD543 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 28 quater A modifié.

Article 28 quater B (article L. 130-9 du code de la route) : *Expérimentation du contrôle automatisé des émissions sonores des véhicules*

La commission examine l'amendement CD710 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Son auteur étant absent, je reprends l'amendement CD710 qui précise utilement que la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules est opérée par des appareils de contrôle automatique fixes et mobiles.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 28 quater B modifié.

Article 28 quater (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 adopte l'article 28 quater sans modification.

Article 28 quinquies (article L. 112-11 du code de l'urbanisme, article L. 271-4 du code de la construction et de l'habitation et article 3-3 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986) : *Information relative au bruit aérien en cas d'acquisition d'un immeuble*

La commission adopte l'article 28 quinquies sans modification.

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 ordonnances pour améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur*

La commission adopte l'article 29 sans modification.

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

La commission adopte l'article 29 bis sans modification.

Article 29 ter : *Rapport sur les émissions liées au transport par autocars*

La commission adopte l'article 29 ter sans modification.

La réunion, suspendue à dix-sept heures vingt, reprend à dix-sept heures cinquante.

TITRE I^{ER} A (*précédemment réservé*)

**Programmation des investissements de l'État dans les transports :
objectifs, moyens et contrôle**

Mme la présidente Barbara Pompili. Comme en première lecture, le titre I^{er} A a été réservé pour être examiné à la suite du titre III, c'est-à-dire après l'article 29 ter.

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 CD203 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Avec l'amendement CD203, nous souhaitons affirmer politiquement que nous considérons l'objectif de maîtrise publique des infrastructures existantes ou à venir comme une priorité de la stratégie de l'État en matière d'investissement dans les systèmes de transport.

Nous estimons que l'intervention de la puissance publique est essentielle en matière d'écologie – et il s'agit d'un sujet d'actualité puisque, depuis deux mois, les agents du ministère de la transition écologique et solidaire ont constitué un comité de défense du ministère en dénonçant un manque de moyens de plus en plus criant, se traduisant par des réductions d'effectifs et une perte d'expertise publique.

Nous souhaitons également réaffirmer que les infrastructures doivent rester sous maîtrise publique, et que ce n'est qu'à cette condition que nous serons en mesure d'assurer une véritable transition écologique. Si l'État avait gardé les autoroutes sous maîtrise publique, il aurait pu engranger 24 milliards d'euros de recettes, qui auraient été extrêmement utiles pour financer la transition écologique.

Nous rappelons également par cet amendement que nous sommes fortement opposés à la privatisation d'Aéroports de Paris, qui est une aberration écologique puisque l'aviation civile pourrait passer de 2 % des émissions mondiales aujourd'hui à 20 % d'ici à 2050.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement renvoie à un débat sur la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, que nous avons déjà largement eu en différentes occasions. Comme je l'ai dit précédemment, si je n'appartenais pas au gouvernement qui a décidé de la privatisation des autoroutes, j'estime que leur renationalisation nécessiterait des moyens considérables, dans un contexte où les ressources disponibles doivent être concentrées en priorité sur l'amélioration des transports du quotidien. Je suis donc défavorable à cet amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. J'estime, moi aussi, que les concessions constituent déjà une relation contractuelle dans le cadre de laquelle s'exerce un contrôle de l'État. Une renationalisation anticipée des concessions autoroutières handicaperait tous les projets et la programmation de la présente loi. Je suis donc défavorable à cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD362 de M. François Pupponi.

M. François-Michel Lambert. L'amendement CD362, déjà présenté en première lecture, entend préciser que la priorité doit être donnée aux quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Ces territoires restent aujourd'hui largement déficitaires en termes d'infrastructures et d'accès à la mobilité, alors que leurs populations sont déjà socialement et économiquement marginalisées.

Ma circonscription, qui correspond à ce qu'on appelle couramment les quartiers nord de Marseille, compte plus de 100 000 habitants. Ceux-ci mettent plus d'une heure pour atteindre le centre-ville et, rien n'étant prévu pour désenclaver leurs quartiers, ils ne sont pas connectés aux zones d'activité économique. De manière aberrante, on continue cependant à mettre en place des lignes de tramway ou des routes pour voitures à deux fois deux voies en centre-ville, afin de desservir les quartiers abritant des populations plus aisées. Si nous ne nous servons pas de la loi pour aider ces quartiers en grande difficulté, exclus du travail et de la vie sociale en général, les choses n'avanceront pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends mal le sens de cet amendement, qui me semble totalement satisfait à l'alinéa 3 de l'article 1^{er} A – à moins de vouloir remettre en cause l'ordre de priorité entre territoires ruraux, villes moyennes et quartiers de la politique de la ville.

En tout état de cause, le désenclavement des quartiers de la politique de la ville constitue un enjeu très important dans l'amélioration de la mobilité. Comme vous le savez, la desserte des QPV constitue un critère essentiel dans les appels à projets portant sur les transports en commun en site propre.

Votre amendement me paraissant satisfait, je vous invite à le retirer.

Mme Béragère Abba, rapporteure. La question des quartiers prioritaires de la politique de la ville étant traitée par l'alinéa 3 de l'article 1^{er} A, il ne paraît pas opportun

d'introduire une hiérarchie de l'urgence. Je souhaite donc également le retrait de cet amendement, et émettrai, à défaut, un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle discute des amendements CD522 et CD523 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Comme nous l'avons fait à l'occasion de chacune des lectures, nous voulons redire qu'il eût été bon, à nos yeux, que certains territoires très spécifiques soient mentionnés dans ce titre de la loi. Ainsi, après la politique de la ville, il est temps de parler des zones frontalières et des zones rurales, respectivement visées par les amendements CD522 et CD523, ainsi que de la montagne. Je n'irai peut-être pas jusqu'à vous supplier, madame la ministre, mais tant qu'il nous sera donné de le faire, nous vous demanderons de nous entendre afin que la spécificité de certains territoires soit inscrite dans la version définitive du texte.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme vous l'avez dit, monsieur le député, nous avons déjà largement débattu en première lecture sur les points que vous évoquez. Il a été ainsi convenu de modifier l'alinéa 25 du rapport annexé, désormais ainsi rédigé : « Enfin, cette programmation tient compte des enjeux spécifiques en matière d'accessibilité des territoires de montagne, insulaires, ultra-marins et frontaliers, en leur accordant une attention particulière tant en matière d'entretien que de développement des infrastructures. »

Si nous n'avons pas voulu instaurer une hiérarchie entre les différentes zones spécifiques, toutes les préoccupations que vous évoquez sont bien prises en compte. Je vous invite par conséquent à retirer vos amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. J'entends bien votre volonté de voir reconnaître les spécificités territoriales que vous évoquez, ainsi que leurs besoins en termes d'accessibilité. Comme l'a indiqué Mme la ministre, la rédaction actuelle de l'alinéa 25 du rapport annexé, résultant d'un amendement de votre rapporteure adopté en première lecture, semble répondre à vos préoccupations. Je souhaite donc le retrait de ces amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable, et cela vaudra pour tous les amendements portant sur ce thème.

M. Martial Saddier. Si la préoccupation que nous exprimons ne se trouve pas inscrite dans le texte sous la forme que nous aurions souhaitée, elle a cependant été prise en considération par le Gouvernement, qui a fait un geste en acceptant l'amendement de Mme la rapporteure en première lecture. Je retire donc les amendements CD522 et CD523.

Les amendements CD522 et CD523 sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD10 de M. Vincent Descoeur et CD521 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. Après les amendements que vient de présenter M. Martial Saddier au sujet des spécificités des zones frontalières et des zones rurales, l'amendement

CD10 vient exprimer la même préoccupation pour les zones de montagne. Cela dit, puisque vous nous expliquez que les massifs de montagne sont identifiés dans le texte – ce qui est justifié, car ils présentent une réelle problématique en termes de mobilité pour ceux qui ont fait le choix d’y habiter –, je retire mon amendement CD10.

M. Martial Saddier. Pour la même raison, je retire l’amendement CD521.

Les amendements CD10 et CD521 sont retirés.

La commission est saisie de l’amendement CD204 de M. Loïc Prud’homme.

Mme Mathilde Panot. J’ai rencontré, hier, un habitant de Châtel-Censoir, une petite ville de l’Yonne où se trouve une petite gare. Malheureusement, le seul guichet physique de cette gare a été fermé, ainsi que les distributeurs de billets, ce qui fait que les personnes n’ayant pas accès à internet ou à une imprimante, et ne possédant pas de smartphone, ne peuvent pas prendre de billet de train lorsqu’elles partent de cette gare.

Depuis fin août, les passagers qui vont à la rencontre du contrôleur dans le train pour acheter un billet se voient infliger une amende de 50 euros, précisément au motif qu’ils n’ont pas de billet. Or, en région Bourgogne, 20 % à 30 % des personnes ont des difficultés d’accès à internet ou ne savent pas l’utiliser.

Vous allez peut-être me dire que cette question concerne la région, madame la ministre, mais elle touche en réalité l’ensemble du territoire. Partout en France, on trouve désormais des gares où il n’y a plus aucun guichet physique : il est donc impossible d’avoir affaire à un agent. Les billets étant dématérialisés, du fait de l’absence d’agent ou de distributeur de billets, les personnes n’ayant pas accès à internet ne peuvent pas bénéficier du service public du rail, ce qui constitue une véritable atteinte à leur droit à la mobilité.

L’amendement CD204 vise à remédier à cette situation.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis évidemment très attachée à ce qu’en aucun cas, l’impossibilité d’acheter un billet par l’un des canaux prévus à cet effet puisse priver nos concitoyens de leur droit à la mobilité. La SNCF offre différents canaux, notamment celui de la vente par internet, à laquelle ont recours de plus en plus de Français, mais aussi la vente au guichet et la vente par téléphone – en passant par un numéro d’appel qui n’est plus surtaxé depuis le 1^{er} juillet dernier.

Les régions, en tant qu’autorités organisatrices des transports régionaux, jouent également un rôle dans l’offre proposée aux usagers. Ainsi, dans le cas de figure que vous évoquez, celui d’un passager souhaitant acheter son billet à bord du train auprès du contrôleur, la SNCF a proposé aux régions de ne pas surtaxer le prix du billet, et chaque région a pris sur ce point l’orientation qu’elle souhaitait, en vertu du principe de démocratie locale. Je ne peux que vous dire que nous devons respecter les compétences des collectivités, en l’occurrence des régions, tout en vous assurant que le Gouvernement continuera à veiller à ce qu’aucun citoyen ne soit privé de son droit à la mobilité faute de pouvoir se procurer un billet.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Puisque vous citez l’Yonne, madame Mathilde Panot, je vais vous citer la gare de Chaumont, en Haute-Marne. Constatant que la

réduction du nombre d'agents en gare pour la vente au guichet avait commencé à créer des difficultés et à susciter des inquiétudes, la SNCF a décidé, en concertation avec la région et les utilisateurs, de restaurer l'amplitude initiale d'ouverture des guichets et de conforter la présence de personnels en gare. Comme vous le voyez, il est toujours possible de trouver des solutions.

Mme Mathilde Panot. Je n'accepte pas votre réponse, madame la ministre, car j'estime que le Gouvernement doit garantir l'égalité des citoyens devant le service public, ce qui n'est pas le cas actuellement. Ce qu'on constate avec les petites gares, on peut le constater avec tous les services publics sur l'ensemble du territoire – M. Hubert Wulfranc a évoqué tout à l'heure le problème des bureaux de poste. Leur destruction ne se fait pas du jour au lendemain, en fermant une gare ou un bureau de poste, mais en réduisant graduellement l'amplitude d'ouverture ou la présence d'un agent au guichet, ce qui n'est pas acceptable.

Non seulement ce processus est à l'origine d'une rupture de l'égalité des citoyens en matière d'accès au service public, mais il est inadmissible qu'au nom de la dématérialisation, on supprime progressivement tous les moyens humains permettant à nos concitoyens d'avoir en face d'eux une personne lorsqu'ils veulent acheter un titre de transport, et ainsi faire valoir leur droit à la mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les régions apprécieront la confiance que vous leur témoignez. J'estime, pour ma part, qu'il faut respecter la libre administration des collectivités, notamment celle des régions, organisatrices de la mobilité. Vous pouvez considérer qu'elles font moins bien que ce qu'on faisait par le passé, mais il convient tout de même de souligner que le trafic des TER a été multiplié par deux depuis la décentralisation et le transfert des compétences aux régions.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD205 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Après la rupture numérique dont vient de parler Mme Mathilde Panot, je vais en évoquer une autre : celle induite par le *yield management*, un mode de tarification flexible des billets de train. À l'instar des compagnies aériennes, la SNCF s'est mise à faire varier ses prix en fonction de divers facteurs, notamment du jour et de l'heure de départ ou du taux de fréquentation de la ligne empruntée.

Il est à noter que cette pratique a été introduite en même temps que le TGV faisait son apparition. Sur les longs trajets, elle est donc à l'origine d'une rupture d'égalité entre ceux qui ont les moyens de se payer un billet au prix fort et ceux qui doivent attendre d'être en période creuse, ou au moins que les vacances soient commencées depuis deux jours, pour pouvoir réserver.

Ainsi, sur la ligne Bordeaux-Paris, le prix du billet a doublé depuis qu'un train relie les deux villes en deux heures et quatre minutes. Ceux qui ont les moyens de déboursier plusieurs centaines d'euros pour un billet empruntent ce train, ce qui leur permet de rallier Bordeaux à Paris en deux heures et quatre minutes, avec une arrivée à la gare Montparnasse ; pour ce qui est des autres, ils doivent se résoudre à voyager en trois heures et trente minutes, avec une arrivée, non pas à Montparnasse, mais à l'autre bout de Paris.

L'imprévisibilité du prix du billet est l'une des raisons qui dissuadent nos concitoyens d'utiliser le rail comme moyen de transport, alors que, outre sa simplicité, la tarification au kilomètre précédemment appliquée présentait l'avantage de permettre une péréquation.

L'amendement CD205 vise à mettre fin à la pratique du *yield management* afin que tout le monde puisse avoir accès au service du rail dans des conditions correctes, à un tarif juste et en relation avec la distance effectuée, sans devoir chercher des moyens de masquer son IP afin de tenter de contourner les algorithmes mis en place par la SNCF.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je rappelle que nous en sommes en train de débattre de la programmation des investissements dans les transports, notamment des infrastructures. Il me semble qu'en évoquant la politique tarifaire de la SNCF, on s'éloigne un peu du sujet.

Cela dit, il est important de clarifier certains points. Le *yield management* n'est quasiment pas mis en œuvre sur les trains du quotidien, c'est-à-dire les TER. S'il l'était, ce serait à la demande des régions, auxquelles je pense qu'il faut faire confiance, ne serait-ce que parce qu'elles doivent rendre des comptes à leurs électeurs.

Le *yield management* peut s'appliquer aux TGV, mais je ne suis pas d'accord avec ce que vous avez indiqué à ce sujet. Je suis très attachée au développement des offres Ouigo, qui rencontrent un succès très important – il n'est pas banal d'être passé de 7 millions de billets vendus en 2017 à 13 millions en 2018, et l'objectif de 25 millions de billets en 2020 sera certainement atteint –, notamment en raison des prix pratiqués. Le prix d'un billet pour un trajet Paris-Bordeaux est en effet généralement compris entre 15 et 20 euros, ce qui n'a rien à voir avec les montants que vous avez vous-même évoqués.

Il me semble intéressant de proposer à la fois des offres à coût réduit sur l'ensemble du train et par ailleurs, quand un train n'est pas rempli, des offres à des prix encore inférieurs, ce qui donne des opportunités supplémentaires aux Français souhaitant voyager, notamment à ceux disposant d'un budget modeste.

Pour toutes ces raisons, j'émetts un avis défavorable à cet amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis. Il ne nous appartient pas de légiférer sur la politique tarifaire de la SNCF et, en tout état de cause, il me semblerait dommage de nous priver de dispositifs incitatifs pouvant inclure la tarification différenciée.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, vous validez le fait qu'il y a deux façons de voyager et que ceux qui sont trop pauvres pour se payer le TGV et un trajet en deux heures et quatre minutes, doivent se contenter du Ouigo, avec un voyage qui dure trois heures et trente minutes...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Non, le temps de parcours est le même !

M. Loïc Prud'homme. ...et les fait arriver à l'ouest de Paris plutôt qu'à la gare Montparnasse. C'est le cas pour la grande majorité des Ouigo sur le trajet Bordeaux-Paris, ce que vous pouvez vérifier en effectuant une recherche sur internet.

Mme Zivka Park. Monsieur Loïc Prud'homme, j'ai pris le Ouigo à plusieurs reprises depuis la gare de Marne-la-Vallée, car il m'arrangeait de ne pas devoir aller jusqu'à Paris. La seule différence avec les TGV classiques est l'absence de voiture-bar. Le temps de trajet est le même et le train est propre.

M. Loïc Prud'homme. Mais les Ouigo n'arrivent pas à la gare Montparnasse.

Mme Zivka Park. Moi qui n'habite pas à Paris, je préfère prendre le train à Marne-la-Vallée plutôt qu'à Montparnasse. C'est un moyen d'exercer son libre choix et de résorber la fracture territoriale. On a le droit de ne pas vouloir aller prendre le train à Paris !

Mme Mathilde Panot. L'absence ou la présence d'une voiture-bar n'est pas la seule différence, il en existe aussi concernant les bagages et les droits des voyageurs, notamment le droit au ticket congés payés dont bénéficie chaque salarié ou chaque chômeur depuis 1936 avec la SNCF. Les Ouigo ou les cars dits « Macron » – qui constituent une aberration écologique – empêchent les personnes les plus modestes de prendre le train, qui est trop cher à cause des principes tarifaires dénoncés par M. Loïc Prud'homme. Ces personnes vont voyager trois fois plus longtemps, dans des cars beaucoup plus polluants, sans bénéficier des mêmes droits. Ainsi, lorsqu'un train arrive en retard, la SNCF reconnaît un droit à remboursement que les autres compagnies n'appliquent pas. Oui, les droits des usagers et l'égalité sont attaqués, et nous ne sommes pas d'accord avec cela !

M. Adrien Morenas. Les Ouigo desservent la gare de Lyon et offrent à de nombreux Parisiens l'opportunité d'aller à la mer pour la première fois. Ils contribuent à lutter contre la fracture territoriale et la fracture sociale, et permettent de voyager de Paris à Marseille pour 30 euros, au lieu des 150 ou 200 euros que coûtait précédemment le voyage. Lorsqu'il y a des avancées sociétales, il faut les mettre en avant.

De même, il est aujourd'hui possible de prendre un vol Paris-Londres pour 9 euros, permettant à tout le monde de voyager à l'étranger, ce qui n'était pas possible auparavant. Il faut savoir reconnaître les progrès au lieu de toujours nous ramener en arrière. Et puis, remettre en cause les « cars Macron » tout en défendant l'autopartage, c'est un peu fort !

Mme Pascale Boyer. Un bus rempli n'est pas plus polluant qu'un train. L'offre mise en place, avec les trains Ouigo, les « cars Macron » et les avions, permet de proposer une offre diversifiée de transports à des prix accessibles à une population qui ne pourrait pas voyager sinon. Les « cars Macron » permettent à plus de gens de voyager, et aussi d'accéder à des territoires que le train ne dessert pas faute d'infrastructures.

On ne peut pas opposer les différents types de transport. Toute cette offre introduit de la compétitivité et permet à beaucoup de Français, qui ne l'auraient pas pu autrement, de voyager.

Mme Bérangère Couillard. J'indique à notre collègue M. Loïc Prud'homme qu'un train Ouigo est bien prévu demain de Bordeaux vers la gare Montparnasse. Il part à 11 heures 58 et arrive à 14 heures 44, pour 29 euros. Un autre départ, à 17 heures 08, arrive à la gare de Massy TGV à 19 heures 51. Le choix existe bel et bien, et il est faux de dire que les trains n'arrivent pas à Montparnasse.

M. Loïc Prud'homme. Les TGV partent toutes les heures, ce n'est donc pas le même niveau de service.

La commission rejette l'amendement CD205.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD359 et CD364 de M. François Pupponi.

M. François-Michel Lambert. Il m'a semblé n'apercevoir que trois bras levés pour voter contre un amendement précédent, alors que nous étions quatre à le soutenir. Nous serons plus vigilants à l'avenir.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous pouvez me faire confiance, monsieur François-Michel Lambert. Les bras ne sont peut-être pas suffisamment levés, mais je vois les mains indiquer les votes.

M. François-Michel Lambert. Je ne me permettrais jamais de remettre en cause votre présidence !

Notre collègue M. Saïd Ahamada, député des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille, qui sont coupés du reste de la ville, et même de la vie puisque leurs habitants ne sont pas connectés aux zones où l'on trouve les emplois, est lui aussi favorable à la proposition de faire de la connexion des quartiers prioritaires de la politique de la ville aux réseaux une priorité. Ces deux amendements vont dans ce sens et sont plus susceptibles de recueillir l'assentiment de notre commission que les précédents.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet objectif est clairement exprimé à l'alinéa 3 de l'article. Ce n'est pas en le répétant à l'alinéa 4 qu'il sera mieux pris en compte.

La desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville est une des priorités de la programmation, et son inscription dans les appels à projets pour les transports en commun en site propre constitue un des critères dans le choix des projets à soutenir.

Je partage votre objectif, mais je ne pense pas qu'il soit mieux satisfait en répétant cette priorité à chaque alinéa du projet de loi.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis, pour les raisons précédemment évoquées.

La commission rejette successivement les amendements CD359 et CD364.

Elle en vient à l'amendement CD207 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Nous souhaitons assurer la pérennité des petites lignes, classées UIC 7 à UIC 9 par l'Union internationale des chemins de fer. De nombreuses gares ont été fermées ou sont menacées de fermeture, et le maillage de la carte de France risque de s'élargir un peu plus chaque jour, laissant des zones blanches, sans solution de transport ferroviaire.

Mme la ministre va me répondre que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), notamment les régions, pourront reprendre ces petites lignes. Or, concrètement, vu l'état de leurs finances, les régions vont ouvrir les lignes à concurrence et, lors des appels d'offres, la SNCF et les opérateurs privés choisiront les lignes plus fréquentées où la rentabilité est garantie.

On sort là de la logique, qui prévalait auparavant, de l'entreprise nationale SNCF assurant un service public par une péréquation entre les lignes fréquentées et rentables et les petites lignes. Nous souhaitons préserver cet outil d'aménagement du territoire, qui s'inscrit dans un enjeu social mais aussi environnemental.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La situation que vous décrivez sur le réseau ferroviaire existe aussi sur les réseaux routiers et fluviaux. Effectivement, nos réseaux souffrent de décennies de sous-investissement et, dès mon arrivée au Gouvernement, j'ai donné la priorité à l'entretien et la régénération de nos infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. Les petites lignes font pleinement partie de nos priorités ; nous sommes engagés dans le cadre des contrats de plan et l'État tiendra ses engagements. J'ai demandé un diagnostic sur l'état de ces lignes, qui est nécessaire pour prendre les bonnes décisions, et un certain nombre de rapports seront remis au cours de l'automne afin de définir, région par région, un plan de bataille pour s'assurer que, dans tous les territoires, nos concitoyens auront accès à une offre de mobilité de qualité.

Votre préoccupation est largement satisfaite par l'article 1^{er} et d'autres dispositions de ce projet de loi, ainsi que par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. À défaut d'un retrait, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il me semble également que le souci exprimé est largement satisfait par ce projet de loi, concentré sur les mobilités du quotidien, et en premier lieu les réseaux capillaires secondaires et les petites lignes.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, garantissez-vous que les 9 000 kilomètres de lignes dont le rapport de M. Cyril Spinetta proposait la fermeture, car leur fréquentation était trop faible en raison de leur piteux état, seront remises aux normes actuelles pour que le trafic ferroviaire puisse y fonctionner de manière sûre et pérenne ?

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je vous renvoie à la discussion sur le nouveau pacte ferroviaire, au cours de laquelle nous avons clairement déclaré que nous ne suivions pas les conclusions du rapport de M. Cyril Spinetta sur ce point. Je vous confirme qu'un diagnostic a été réalisé par SNCF Réseau, et qu'un travail a été mené dans chaque région pour y définir des priorités d'investissement et y mettre en place un véritable plan de bataille en faveur de ces petites lignes.

M. Loïc Prud'homme. Il y a donc des priorités d'investissement, ce qui implique que certaines petites lignes seront fermées. Les lignes rentables seront remises à niveau pour être concédées, tandis que les autres vont tomber dans l'oubli et la désuétude.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne suis pas sûre que nous parvenions à nous comprendre, monsieur le député.

Aucune desserte de train express régional n'est rentable. Les péages ne couvrent même pas les coûts de fonctionnement. C'est donc l'État, par le truchement de la dotation qu'il accorde à SNCF Réseau, qui assure l'équilibre sur ces lignes.

Je rappelle que l'État va reprendre 35 milliards d'euros de dette de la SNCF, en plus des investissements financés. C'est une marque de l'engagement de ce Gouvernement en faveur du transport ferroviaire que peu de gouvernements ont assumé. Les dessertes TER sont financées à hauteur de 70 à 90 % dans le cadre d'une délégation de service public et les objectifs sont définis par la puissance publique, en l'occurrence les régions, autorités organisatrices de la mobilité.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD345 de M. Julien Dive.

M. Jean-Yves Bony. Il faut améliorer la qualité des réseaux de télécommunication afin qu'ils constituent des appuis à la mobilité, dans une logique d'équilibre territorial. Pour ce faire, il est nécessaire de le prévoir dans la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les réseaux de télécommunication constituent certainement un enjeu important et complémentaire mais, dans ce projet de loi portant sur les mobilités, nous nous attachons à remettre les réseaux de transport en état, à assurer leur développement et à répondre aux priorités des transports du quotidien.

Je propose donc que nous ne traitions pas des réseaux de télécommunication qui, au demeurant, n'ont pas été examinés par le Conseil d'orientation des infrastructures. Retrait ou avis défavorable.

Mme Bérandère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD349 de M. Fabien Di Filippo.

M. Jean-Marie Sermier. Nous proposons d'introduire dans le code des transports un article qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter la dégradation des petites lignes ferroviaires dont le rôle est essentiel pour le désenclavement des territoires ruraux.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il s'agit d'une réécriture, sous une forme légèrement différente, d'objectifs figurant déjà dans la loi. Un travail important a été réalisé au cours de la préparation de ce projet de loi, des travaux en commission et en première lecture ; je pense que la rédaction actuelle est parfaitement claire. Je demande donc le retrait, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Votre amendement est satisfait par le texte de l'article 1^{er} A, complété par l'alinéa 25 du rapport annexé. Je demande son retrait, sinon avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD508 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Il s'agit d'un amendement rédactionnel tendant à ajouter le mot « atmosphérique » après le mot « pollution ».

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons déjà débattu de cette proposition. Il peut y avoir d'autres types de pollutions, par exemple des milieux aquatiques, et il serait dommage de ne pas se donner l'objectif de réduire la pollution dans l'ensemble des milieux.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable. Cet amendement n'est pas simplement rédactionnel, il exclut d'autres types de pollutions.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD206 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. Nous souhaitons mettre fin à l'avantage concurrentiel dont bénéficie le transport routier. C'est un paradoxe propre à la France. Depuis 1990, nous finançons la route sur fonds publics à hauteur de 66 %, contre 17 % pour le rail. Nous en voyons les effets : plus de camions et moins de trains. C'est une ineptie du point de vue de l'aménagement du territoire et au regard de l'urgence écologique. Un trajet en train émet dix fois moins de CO₂ qu'un trajet en voiture et cinquante fois moins qu'un trajet en avion.

Il faut mettre fin aux exonérations fiscales qui avantagent le transport routier au détriment du rail et du fluvial.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je rappelle qu'il est ici question de la programmation des infrastructures. Ce n'est pas le lieu pour fixer des objectifs sur le cadre fiscal et social des activités de transport. Je propose le retrait, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Nous trouverons des véhicules législatifs plus adaptés.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD208 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Nous devons permettre à nos trains de nuit de perdurer, et affirmer leur utilité écologique, car le train est bien moins polluant que d'autres moyens de

transport comme l'avion ou les « cars Macron » – contrairement à ce que disait Mme Pascale Boyer, à moins d'être poussés par les passagers, les cars polluent plus que les trains.

Les trains de nuit rendent un service qui n'est couvert par aucun autre moyen de transport, ni les TGV, ni les avions, ni les cars. Lorsqu'il faut parcourir de longues distances, ils permettent de partir le soir pour arriver à destination au petit matin après une nuit de sommeil et commencer une nouvelle journée en bonne forme.

Les trains de nuit font partie des services que l'on affaiblit petit à petit, la réduction de l'offre entraînant une baisse de fréquentation qui justifiera ensuite leur suppression. Des services entiers sont ainsi abandonnés. L'auto-train est également en passe d'être définitivement abandonné, alors qu'il rend un service écologique intéressant en transportant plus de 35 000 voitures chaque année. Il va être supprimé au profit d'une start-up qui proposera le même service par camion, et nous aurons ainsi 4 000 camions de plus sur les routes.

Le rail offre des propositions uniques, inédites et irremplaçables. Il me semble important de les préserver.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage la conviction que le train de nuit peut constituer une offre de transport indispensable dans certains territoires, et représente une alternative très intéressante à l'avion. C'est, par exemple, le cas du train Paris-Nice dont je regrette l'arrêt du service de nuit.

Le Gouvernement s'est engagé à maintenir les deux lignes encore existantes : Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol. Les conventions seront renouvelées au-delà du terme prévu en 2020, et nous allons investir à partir de cette année 30 millions d'euros pour remettre ces trains en état. J'ai eu l'occasion de les utiliser l'an dernier, et cette modernisation me semble justifiée.

Cela ne vous plaira sans doute pas, mais j'estime que l'ouverture à la concurrence permettra de voir arriver des opérateurs qui relanceront ces services de train de nuit. Certains ont déjà manifesté leur intérêt. Dans cette perspective du développement des trains de nuit, l'alinéa 42 prévoit la remise d'un rapport au Parlement, en principe d'ici à l'été 2020. En tout cas, je suis convaincue qu'il y a un avenir pour les trains de nuit.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Compte tenu des garanties données par Mme la ministre, des dispositions du texte et de la stratégie qui nous sera proposée en la matière, je demande le retrait de cet amendement. À défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD8 de M. Vincent Descoeur et CD318 de M. Julien Dive.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit, par l'amendement CD8, de mentionner explicitement le développement du télétravail comme facteur de réduction des déplacements. Je regrette que le texte ne fasse pas au télétravail la place qu'il mérite.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD318 est très proche. Certaines mobilités du quotidien pourraient être évitées, il est donc important de favoriser le télétravail.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement soutient le développement du télétravail, notamment dans les ordonnances travail ou par le développement des tiers-lieux. Mais je ne pense pas que cette disposition trouve sa place dans un article sur la programmation des infrastructures. Je propose le retrait, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette successivement les amendements CD8 et CD318.

Elle en vient à l'amendement CD661 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de promouvoir les trains de nuit. En première lecture, j'avais expliqué qu'ils représentaient pour les Français du temps de vacances supplémentaire, celui-ci commençant à courir dès la montée à bord du train. Cela m'a valu beaucoup de reconnaissance de la part de certains de nos concitoyens !

Pour augmenter le recours aux trains de nuit, il faut améliorer la qualité du service, notamment les douches. Nous proposons donc de prévoir un service de douches afin d'améliorer le confort des trains de nuit.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il est en effet important de pouvoir se laver avant de sortir du train...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ce point sera évoqué dans la stratégie pour le train de nuit prévue à l'alinéa 42. Cet amendement est satisfait, j'en propose le retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

Je rappelle, par ailleurs, que le nom « Intercités », mentionné dans l'amendement, est une marque commerciale. J'en viendrais à soupçonner de la publicité déguisée !

M. Jean-Marie Sermier. Mon collègue M. Vincent Rolland ne verra sans doute pas d'inconvénient à ce que je retire l'amendement, compte tenu des précisions de Mme la ministre.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie des amendements identiques CD9 de M. Vincent Descoeur et CD429 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD9, déjà présenté en première lecture, tend à prévoir la promotion de l'usage du réseau ferré pour les déplacements intra-européens, ce

qui implique une coopération entre les opérateurs ferroviaires pour la création et l'exploitation de nouvelles lignes de trains de nuit.

M. Christophe Bouillon. Pour encourager la mobilité intra-européenne, il faut avoir recours aux trains de nuit, dans les conditions dont nous débattons actuellement. C'est l'objet de l'amendement CD429.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je vais encore vous renvoyer à l'alinéa 42 du rapport annexé, et donc à la stratégie qui sera préparée sur ce sujet. Je propose le retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

Elle est saisie de l'amendement CD558 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. En 2015, sous la responsabilité du ministre de l'économie M. Emmanuel Macron et de la ministre de l'écologie Mme Ségolène Royal, le précédent gouvernement a lancé une démarche issue de travaux parlementaires afin de doter la France d'une stratégie en matière de logistique. Notre pays est sous-performant dans ce domaine, occupant la seizième place au classement mondial de la performance logistique et la huitième à l'échelle européenne. L'impact économique est colossal, selon nombre d'experts : 20 à 60 milliards d'euros de pertes sont causés par les dysfonctionnements dans l'organisation des systèmes de distribution de marchandises, dans le secteur privé comme public.

En mars 2016, la stratégie « France logistique 2025 » a été présentée, à l'issue d'une année de travaux regroupant toutes les parties prenantes. Une centaine de personnes y ont participé ; j'ai moi-même présidé les travaux de la commission nationale logistique, dont j'ai présenté le bilan devant cette commission en février 2017. Cette stratégie définit des axes prioritaires qu'il serait judicieux d'inscrire dans cette loi sur les mobilités, tant la mobilité des marchandises a d'importance. Les travaux ont été poursuivis, auxquels je vous sais particulièrement attachée, madame la ministre. Il me semble nécessaire d'affirmer que la question du système d'approvisionnement de notre économie est aussi importante que celle du déplacement des passagers.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage l'avis de la nécessité d'améliorer la performance de notre système logistique. S'agissant des infrastructures, nous en débattons ici avec pour objectif d'améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, et d'accélérer le report modal. Cela figure donc déjà dans la loi.

Dans le prolongement de la réflexion stratégique « France logistique 2025 », le Gouvernement a confié une mission à M. Patrick Daher et M. Éric Hémar, dont les conclusions nous seront remises prochainement. Cette préoccupation est donc bien prise en compte par le Gouvernement, et les dispositions qui ont trait à la programmation des infrastructures sont déjà intégrées dans l'article 1^{er} A. Je propose donc le retrait de l'amendement, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie des amendements CD354 de M. Fabien Di Filippo et CD309 de M. Ian Boucard.

M. Jean-Marie Sermier. Le groupe Les Républicains est très soucieux du fret ferroviaire. Les amendements CD354 et CD309 le démontrent, qui tendent à ajouter, à l'alinéa 6, une référence au transport de marchandises par voie ferroviaire afin que celui-ci soit bien pris en compte dans la politique d'investissement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage l'avis qu'il faut renforcer le fret ferroviaire. Plusieurs dispositions ont déjà été prises : les tarifs de péage, qui devaient augmenter de 8 à 10 % par an, ce qui aurait desservi ce mode de transport, ont été stabilisés ; la visibilité des aides au transport combiné a été améliorée ; 2,3 milliards d'euros sont prévus en faveur du transport ferroviaire. Le fret n'est donc pas oublié, mais si nous l'inscrivions ici, il faudrait aussi mentionner le transport fluvial. Je propose donc le retrait de ces amendements, sinon avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis. Ces amendements sont satisfaits par l'objectif n° 3 et les programmes d'investissement a) et b).

La commission rejette successivement les amendements CD354 et CD309.

Elle est saisie de l'amendement CD519 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Il est proposé de rappeler la nécessité de soutenir le transport fluvial.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme pour l'amendement précédent, citer un seul des modes de transport serait contre-productif. Dans la rédaction actuelle, il est clair qu'il s'agit du transport ferroviaire et du transport fluvial.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis. Cet amendement est satisfait par l'objectif n° 4 et les programmes d'investissement a) et e).

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD657 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Yves Bony. De même qu'un amendement précédent, le CD657 tend à privilégier les investissements dans les réseaux de télécommunication.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous en avons débattu précédemment. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD210 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Une fracture sépare les deux projets de société que nous portons respectivement. À propos des trains de nuit, vous avez, madame la ministre, déclaré que le secteur privé s'emparerait sûrement de cette question, et que des entreprises privées avaient déjà fait part de leur intérêt. Telle n'est précisément pas du tout notre conception de ce que l'État devrait faire pour planifier et organiser un service afin qu'il soit rendu au citoyen de manière écologique, selon les principes du service public et non comme un service au client.

Le scandale de la privatisation des autoroutes montre que lorsque la gestion est laissée au privé, elle ne va pas dans le sens de l'intérêt général. Le montant des dividendes que les sociétés concessionnaires d'autoroutes se versent chaque année en est la preuve. Aujourd'hui, pour 1 euro payé au péage, 50 centimes sont donnés aux actionnaires. L'État ferait mieux de garder ces autoroutes et les 24 milliards d'euros qui ont été versés à ces sociétés privées. C'est un des aspects qui opposent nos visions de l'écologie.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous apprenons à l'instant la nomination au Gouvernement de notre collègue M. Jean-Baptiste Djebbari, en tant que secrétaire d'État chargé des transports. Au nom de toute la commission, je lui souhaite bon courage dans ses nouvelles fonctions.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je me réjouis de bénéficier de l'appui précieux d'un connaisseur du secteur !

La renationalisation des sociétés d'autoroutes est un débat que nous avons souvent. Sans revenir sur les conditions de la privatisation, je dirai seulement que nous n'avons pas 35 milliards d'euros à consacrer à la renationalisation de ces sociétés. Des moyens très importants sont nécessaires pour répondre aux besoins des mobilités du quotidien. Je propose donc le retrait de cet amendement, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Je suis persuadée que lorsque la fin de ces concessions se profilera, nous saurons tirer tous les enseignements des conditions de ces contractualisations pour d'éventuelles renégociations.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD211 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Mme la rapporteure vient de dire qu'il faudrait tirer les enseignements des conditions de privatisation : c'est bien l'objet de cet amendement. Vous n'êtes pas responsable des privatisations, avez-vous dit, madame la ministre. Néanmoins, les concessions ont été renégociées sous l'impulsion de Mme Ségolène Royal, et il me semble que vous siégiez alors à la table des négociations.

Nous voulons nous assurer que plus aucune concession routière ou autoroutière, constituant une rente facile pour le privé, ne sera accordée à l'avenir. Nous ne sommes pas rassurés en constatant que les sociétés concessionnaires lorgnent sur plusieurs milliers de kilomètres de routes nationales non concédées, et qu'un groupe de travail sur une extension des concessions a été créé.

L'adoption de cet amendement nous rassurerait sur les intentions du Gouvernement. Puisque vous regrettez, madame la ministre, qu'il coûte trop cher de revenir sur les concessions actuelles, assurez-nous que vous n'en concéderez pas de nouvelles.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne vois pas du tout à quel groupe de travail vous faites référence. Les sociétés d'autoroutes peuvent faire des propositions – et elles sont dans leur rôle en proposant des mécanismes permettant de prolonger indéfiniment des contrats auxquels nous avons bien compris qu'elles sont attachées –, mais elles ne reflètent pas la position du Gouvernement, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire.

Pour autant, je ne pense pas que le modèle même de la concession autoroutière soit en cause. Nous venons d'accorder une concession pour accélérer la mise à niveau de la route Centre-Europe Atlantique, qui est l'une des routes les plus accidentogènes de notre pays. Lorsque le contrat est bien fait et que l'État joue tout son rôle dans la négociation, on y trouve une solution bénéfique aux usagers permettant d'accélérer la réalisation des investissements.

Même si je ne trouve pas satisfaisantes les conditions dans lesquelles s'est faite la privatisation des autoroutes, je ne pense pas qu'il faille s'interdire de réaliser des concessions, notamment pour accélérer la mise en sécurité de la route Centre-Europe Atlantique. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Je vous renvoie à l'annexe 11 du rapport du Comité d'orientation des infrastructures (COI), qui analyse fort bien les avantages et inconvénients du recours aux contrats de partenariat et de concession. Il ne faut certes pas se priver de recourir aux financements privés, mais je vous rejoins quant à la nécessaire vigilance dont nous devons faire preuve à l'égard de ces montages, conformément à notre engagement à défendre les intérêts des Français.

M. Bertrand Pancher. La plupart des responsables des majorités qui se sont succédé ont souhaité rouvrir les dossiers des privatisations : cela s'est terminé par leur rapide fermeture lorsque l'on s'est rendu compte du coût et du peu d'avantages que cela représentait. Compte tenu des difficultés financières de l'État, cela s'est également traduit par des augmentations de la durée des concessions et la mise en concession de certains tronçons de routes ou d'autoroutes. Avant d'être nommé secrétaire d'État aux transports, M. Jean-Baptiste Djebbari s'est largement exprimé sur la renationalisation des sociétés d'autoroutes. Maintenant qu'il est en fonction, je parie que l'on ne touchera à rien. Mieux vaut être prudent sur des dossiers aussi complexes !

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD213 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Avec cet amendement, nous voulons défendre un dossier qui me tient particulièrement à cœur puisqu'il concerne le département où je vis et dont je suis élue. De surcroît, il vous touche particulièrement, madame la ministre, puisque c'est vous qui avez suspendu la liaison du train des primeurs Perpignan-Rungis jusqu'au 1^{er} novembre.

Si l'arrêt devait en être définitif, 25 000 camions reviendraient sur les routes. Or, dans le moment politique où nous sommes, après les sous-investissements chroniques que nous avons connus, il est impensable de continuer à renoncer à trouver des sommes dérisoires. Les émissions de gaz à effet de serre qui en résulteront auront un impact extrêmement fort sur la santé – restons-en au chiffre de 48 000 décès prématurés puisque vous y tenez. Il faut arrêter une telle politique !

La situation, en France, est aujourd'hui désastreuse. Alors qu'un peu moins de 10 % des marchandises passent par le rail, ce train était particulièrement précieux. C'est un exemple, un symbole de la politique d'abandon du rail et du transport ferroviaire de marchandises.

Nous voulons que l'État s'engage à maintenir cette liaison.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je vais essayer de vous répondre posément.

Je ne vois pas ce que vous voulez dire en indiquant que c'est moi qui ai suspendu la ligne de transport de fret Perpignan-Rungis. J'ai été prévenue des difficultés de cette ligne au mois de mai. J'ai immédiatement organisé une réunion à mon ministère pour faire le point sur sa situation. J'ai appris que les wagons n'étaient plus entretenus depuis des années et que l'on s'acheminait inéluctablement vers la disparition de la ligne. J'ai très clairement exprimé mon désaccord avec une telle orientation. J'ai souhaité que l'on trouve une solution pérenne et des travaux sont en cours. Dans l'immédiat, il s'agit d'assurer la maintenance des wagons afin de maintenir une continuité de service en attendant une solution pérenne, ce à quoi la SNCF s'est engagée.

J'ai également dit qu'il n'y avait pas de date couperet nécessitant un arrêt des trains, mais nous avons tous constaté que les chargeurs ont pris d'autres dispositions. Après avoir vu un train vide de toute marchandise, tout le monde est convenu qu'il fallait laisser le temps aux chargeurs de réorganiser leur circuit logistique pour la saison haute – peut-être savez-vous que ce marché est saisonnier et qu'à l'heure actuelle, très peu de fruits et légumes, notamment, sont expédiés entre Perpignan et Rungis.

Nous ne sommes pas restés les bras ballants. Des réunions ont eu lieu sur place avec la région Occitanie, chef de file en la matière, qui, comme l'État, s'engage pour qu'il soit possible de remettre des marchandises sur le rail. Tout ce travail a été fait, les wagons ont été stockés, ils seront entretenus. Je peux vous assurer que le directeur général des infrastructures de transport et de la mer, à ma demande, suit personnellement l'état de leur maintenance. Ils doivent pouvoir repartir dès que le trafic reviendra.

Mme Bérange Abba, rapporteure. Avis défavorable.

Nous l'avons entendu, toutes les dispositions nécessaires ont été largement prises.

Cette question comporte deux volets : la demande et le calendrier – la saisonnalité, donc. Les chargeurs doivent se saisir de cet outil.

M. Hubert Wulfranc. J'aime ce discours qui témoigne d'un engagement politique qui, je l'imagine, n'a pas été facile à prendre ! Les travailleurs, les salariés, à la fois cheminots et employés des plateformes de départ et d'arrivée, ont été très actifs dans la défense de cette ligne et vous ont certainement convaincue qu'il convient de mener une action politique ferme, notamment vis-à-vis de l'ensemble des parties engagées, dont, bien sûr, la SNCF.

Nous aimerions qu'il en soit de même par ailleurs, notamment s'agissant du service d'auto-train évoqué tout à l'heure par mon collègue M. Loïc Prud'homme. Au fond, la logique est la même : il s'agit d'un service qui va dans le sens de l'intérêt général, qui répond à des enjeux pour les usagers et pour le climat. Nous aimerions que la ministre de la transition écologique et solidaire ainsi que des transports que vous êtes fasse preuve du même engagement à l'endroit des différentes parties prenantes de ces dossiers, en particulier vis-à-vis de la direction de la SNCF, à chaque fois que le service public – et non « au public », comme nous l'entendons trop souvent – recule.

Nous avons peu souvent l'occasion de vous entendre aussi strictement engagée face à une difficulté majeure, que d'aucuns jugeront au contraire anecdotique alors qu'elle illustre éloquemment les enjeux que nous ne cessons d'évoquer parmi ces grandes généralités que sont la défense du climat, des usagers ou des clients. Nous avons besoin d'actes !

M. Loïc Prud'homme. Vous avez dit, madame la ministre, que nous rencontrons souvent des difficultés de communication et que nos logiques de pensée sont peut-être trop éloignées, au point que nous avons du mal à nous comprendre.

Pour autant, j'ai bien entendu votre argumentation et, comme mon collègue M. Hubert Wulfranc, je pense que vous avez fait entendre une parole politique forte. En l'occurrence, votre accord est total avec l'amendement proposé, qui ne fait que reprendre ce que vous nous avez longuement expliqué. Je ne vois donc aucune raison pour que vous ne donniez pas un avis favorable à son adoption.

Si je vous accorde cette volonté politique forte et si je ne doute pas que vous nous aiderez à l'inscrire dans cette loi – c'est très important, et pas seulement sur un plan symbolique –, j'ai du mal à voir comment nous pourrions faire revenir les chargeurs qui, aujourd'hui, ont quitté les quais du Perpignan-Rungis et ont rejoint des transporteurs routiers, tant que nous n'aurons pas réglé le problème de la forte disparité entre les coûts du transport routier et ceux du fret ferroviaire. Si les chargeurs se sont tournés vers les transporteurs routiers, c'est que les externalités négatives engendrées par ce mode de transport ne sont pas facturées. C'est nous, la communauté, qui les réglons avec la pollution de l'air, les accidents, les embouteillages, l'entretien des routes.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je tiens à saluer le volontarisme et les engagements pris par Mme la ministre et le Gouvernement.

Nous devons certes envisager l'intérêt écologique des différents projets – c'est ici le cas – mais, dans notre majorité, nous sommes aussi attachés à leur équilibre économique et à leur pérennité. En l'espèce, c'est bien de cela qu'il s'agit car, avec le Perpignan-Rungis, nous payons un peu la paupérisation en cours depuis plusieurs dizaines d'années. Si nous en sommes là, c'est aussi parce que des majorités précédentes n'ont pas pris les engagements qui s'imposaient. Certes, il faut soutenir les projets environnementaux, mais en veillant à l'équilibre économique, à la bonne dépense des deniers publics et à la pérennité des engagements pris. Le « yakafokon », c'est aussi très facile en la matière !

Je salue aussi la cohérence de Mme la ministre et du Gouvernement sur ce sujet, car ils ont toujours soutenu et appuyé l'ensemble des acteurs, la région et les chargeurs, pour trouver une solution, en particulier à travers l'action de Mme Emmanuelle Wargon. En revanche, je dénonce l'exposé sommaire de l'amendement de nos collègues de La France insoumise prétendant qu'« Élisabeth Borne a suspendu la liaison du train des primeurs Perpignan-Rungis jusqu'au 1^{er} novembre ». C'est faux, je tiens à le dire à ce micro.

Mme Mathilde Panot. J'entends le propos politique de la ministre mais, malheureusement, je ne crois pas que sans une bataille extrêmement forte, nous réussirons à sauver ce train. Nous continuerons donc à nous battre.

À notre collègue qui assure qu'un projet écologique, c'est bien, mais qu'il faut aussi regarder son intérêt et sa viabilité économiques, je dis qu'il oublie quelque chose : les externalités. Combien coûteront les problèmes de santé liés aux 25 000 camions qui seraient remis sur les routes ? Combien coûtent le délabrement des routes et les accidents qui s'ensuivent à cause des sous-investissements chroniques ? Les calculs effectués n'intègrent jamais cela ! Il faut arrêter d'avoir une vision unilatérale de cette question : la pérennité implique l'écologie et cela compte dans les calculs ! Ce train ne doit pas disparaître !

La commission rejette l'amendement CD213.

L'amendement CD12 de M. Vincent Descoeur est retiré.

La commission examine l'amendement CD212 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement précise qu'il n'est pas question de construire de nouveaux tronçons autoroutiers là où des routes nationales existent. De tels grands projets, bien souvent imposés, sont inutiles et participent à l'artificialisation massive des sols sans rendre de service particulier supplémentaire pour désenclaver des territoires.

J'ai en tête quelques exemples d'autoroutes sur lesquelles pas grand monde ne roule mais qui coûteront très cher, y compris si la fréquentation n'est pas atteinte – les contrats précisent que la puissance publique compensera les pertes financières des opérateurs. Je pense, notamment, à l'A65, entre Bordeaux et Pau, qui souffre d'un déficit chronique de fréquentation et qui n'a pas rendu de services extraordinaires. Les dessertes routières et, surtout, ferroviaires, auraient très bien pu faire l'affaire. Elles auraient coûté bien moins cher que ce barreau autoroutier, elles auraient été écologiquement bien plus soutenables et auraient contribué à la revitalisation économique des zones desservies.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme vous l'imaginez, je souhaite que l'on utilise le plus parcimonieusement possible de nouvelles liaisons autoroutières. C'est dans ce sens que le Conseil d'orientation des infrastructures a travaillé.

Pour autant, la formulation que vous utilisez est lourde d'ambiguïtés ; vous mentionnez « (...) la réalisation de nouveaux tronçons autoroutiers en parallèle d'un tronçon routier existant ». On ne sait pas très bien quelles sont les fonctions du tronçon autoroutier dont il est question.

Au demeurant, sachant qu'il est obligatoire de disposer d'un itinéraire gratuit lorsqu'il existe un itinéraire à péage, le tronçon autoroutier est bien parallèle. Une telle rédaction me semble à la fois ambiguë et source de contentieux.

Je vous confirme que le recours à de nouvelles concessions autoroutières se fera avec la plus grande parcimonie.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je rejoins Mme la ministre. Il convient de faire preuve de la plus grande attention quant aux propositions de nouveaux tronçons autoroutiers, sans toutefois se les interdire s'ils s'avèrent pertinents.

M. Loïc Prud'homme. Je vous remercie de votre réponse mais si cette rédaction vous paraît ambiguë, je vous propose de la revoir ensemble puisque nous sommes d'accord sur les objectifs. Nous ferons des propositions pour la séance publique.

S'agissant des itinéraires gratuits, dois-je vous rappeler l'histoire ubuesque de l'A63, qui fut une deux fois deux voies entièrement gratuite, construite sur des fonds publics, très intéressante pour désenclaver les Landes, le Pays basque et une grande partie du Sud-Ouest ? Elle a été mise en concession au profit d'un opérateur qui n'a rien fait, hors la pose de quelques cabines de péages – je crois même que les infrastructures de franchissement des ponts ont été réalisées auparavant par la puissance publique –, et ce dernier en récolte aujourd'hui les bénéfices. Je vous mets au défi de trouver et de suivre l'itinéraire gratuit obligatoire, qui emprunte parfois des chemins vicinaux. Une telle alternative est donc tout à fait insuffisante.

Trouvons donc une rédaction commune afin d'éviter de voir surgir des autoroutes et, surtout, afin de favoriser des dessertes avec des routes nationales entretenues et accessibles !

La commission rejette l'amendement.

L'amendement CD430 de M. Christophe Bouillon est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD431 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Christophe Bouillon. Mme Marie-Noëlle Battistel souhaite s'assurer du déploiement des stations d'avitaillement en carburants alternatifs. Décarboner les transports, cela implique en effet de penser aux réseaux, notamment, d'avitaillement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement considère évidemment comme un enjeu la présence de stations d'avitaillement permettant le développement des carburants alternatifs au gazole routier ; néanmoins, ces dispositifs ne relèvent pas des investissements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) mais de l'initiative de différents acteurs, en fonction des technologies.

Par ailleurs, de nombreux dispositifs de soutien existent pour assurer le déploiement de ces infrastructures si nécessaires, comme, par exemple, les certificats d'économies d'énergie.

Votre préoccupation est proche de celles de la programmation des infrastructures de transport, mais elle n'en est pas moins distincte et nous avons suffisamment de priorités à

mettre en œuvre. À chaque outil ses mécanismes de financement ! En l'occurrence, il en existe pour l'avitaillement des carburants alternatifs.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous partageons ce souci des réseaux d'avitaillement mais il ne concerne pas ce titre, relatif aux infrastructures. Par cohérence, je vous proposerai, d'ailleurs, dans quelques instants, la suppression de l'alinéa 13.

M. Christophe Bouillon. N'étant pas le premier signataire de cet amendement, je ferai part de votre réponse à Mme Marie-Noëlle Battistel et nous verrons si nous le retirerons ou non en séance publique.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD432 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je ne comprends pas pourquoi les aéroports échappent au champ d'application des dispositions prévues par l'alinéa 12. Nous savons tous qu'ils sont des pôles de logistique et il serait naturel de les inclure dans ces dispositions.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les aéroports font en effet partie des pôles logistiques tels que cités dans l'article, mais la précision que vous proposez ne me semble pas nécessaire. Je vous invite à retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Si les aéroports peuvent être considérés comme des pôles logistiques, une confusion est possible avec le fret aérien. Par souci de clarté, je vous demande de retirer votre amendement, sinon avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD433 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons déjà discuté de cette question : la politique de continuité territoriale outre-mer passe par d'autres outils et l'ajout d'un sixième programme ne me paraît pas nécessaire. Retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD868 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il s'agit d'un amendement de clarification. L'alinéa 13, introduit par inadvertance en séance publique, concerne les infrastructures d'avitaillement. Or, même si nous partageons le souci exprimé, cette question n'a pas sa place dans un titre relatif aux infrastructures de transport ; elle est traitée dans d'autres titres de ce texte.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement CD868.

Elle examine ensuite l'amendement CD14 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit d'insérer une disposition permettant de comparer les bénéfices des différents modes de déplacement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement est pleinement satisfait puisque le code de l'environnement prévoit déjà l'évaluation des incidences des projets sur le climat avec des méthodes de valorisation des émissions de CO₂. Je ne citerai pas les chiffres sur la tonne de carbone mais je peux vous assurer d'une prise en compte dès à présent.

Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis.

Vous savez, monsieur Vincent Descoeur, combien je partage votre souci de la mesure et de la prise en compte des externalités environnementales, mais il me semble satisfait. Je vous renvoie à la grille d'analyse utilisée pour analyser les projets, à l'annexe 15 du rapport du COI.

M. Vincent Descoeur. Je suis heureux que tout le monde trouve cette proposition intéressante, car elle permettrait de redonner des perspectives à certaines lignes ferroviaires aujourd'hui menacées.

J'ai entendu vos explications, madame la ministre, et étant enclin à vous faire confiance, je retire l'amendement.

L'amendement CD14 est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD434 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement étant, je pense, satisfait, je vous propose de le retirer.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis puisque l'article 1^{er} DA permet de créer de telles sociétés de financement.

La commission rejette l'amendement CD434.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous en venons à l'examen du rapport annexé.

La commission est saisie de l'amendement CD435 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à concevoir de bonnes articulations entre les différentes programmations et planifications, notamment celles, nécessaires, avec les contrats de performance concernant les acteurs ferroviaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est important d'avoir une parfaite cohérence entre le nouveau pacte ferroviaire et la loi d'orientation des mobilités, mais je ne suis pas sûre qu'il faille importer dans la loi d'orientation des mobilités des dispositions déjà prévues dans le nouveau pacte ferroviaire. En l'occurrence, c'est bien le cas.

Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis puisque ce travail relève de ces contrats-cadres stratégiques et de leurs déclinaisons en contrats opérationnels auxquels le COI, le Gouvernement et le groupe SNCF ont à cœur de se tenir.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD436 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Permettez-moi de citer M. Jean Pisani-Ferry à propos de la dette : « On regardera sans doute demain comme un grand paradoxe que par manque de crédibilité et de confiance mutuelle, des États qui empruntaient à 0,7 % dans un contexte de croissance nominale de 3 % n'aient pas davantage tiré parti d'une fenêtre aussi exceptionnelle [...] La dette publique française frôle aujourd'hui 100 % du produit intérieur brut du pays. Il est inévitable et salutaire que l'approche de ce seuil suscite un débat. Sommes-nous en danger ? Quelle stratégie adopter pour réduire la dette ? Commençons par l'évidence : il n'y a pas de risque immédiat. Nous sommes toujours dans une période de déficits sans pleurs, parce que l'État français emprunte sur dix ans à un taux nettement inférieur à 1 % qui ne compense même pas l'inflation. Tendanciellement, si cela continue, la charge des intérêts représentera moins d'un point de PIB, comme à la fin des années 1970 lorsque la dette ne pesait que 20 % du PIB. Certes, les taux vont remonter, mais sans doute lentement et, surtout, la maturité moyenne de la dette est de plus de sept ans : quand bien même la normalisation serait brutale, l'impact sur la charge annuelle d'intérêts demeurera graduel. Cela n'implique pourtant pas de céder à l'insouciance. Pour deux raisons. La première est que la dette n'a guère servi à augmenter l'actif public. Il serait légitime de nous endetter pour équiper le pays, investir dans les compétences ou accélérer la transition écologique. Mais nous n'osons pas le faire. En revanche, nous le faisons sans vergogne pour consommer. Or, rien ne justifie de léguer aux générations futures un double passif, financier et écologique [...] .»

Je cite volontiers M. Jean Pisani-Ferry, non seulement parce qu'il a inspiré un certain nombre de documents, notamment de programmes, mais aussi parce que si l'on souhaite investir pour les infrastructures à long terme, il ne faut pas trembler à cause de la dette. Ce débat est utile et il ne faut pas rejeter d'un revers de la main, comme on le fait souvent, toute proposition d'emprunt au nom de ce seuil, surtout lorsqu'il s'agit d'infrastructures qui s'inscrivent dans la durée et, donc, du patrimoine de notre pays.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous pouvons, en effet, discuter de l'intérêt de sortir certains types d'investissements, notamment en faveur de la transition écologique, des règles relatives à l'endettement. C'est une question très intéressante, mais les décisions annoncées par le Gouvernement au mois de juillet

permettent d'assurer le financement des dépenses de l'AFITF. C'est la meilleure démarche pour éviter de faire reposer le poids de celui-ci sur les gouvernements à venir. Lorsque je suis arrivée au Gouvernement, j'ai trouvé un trou de 10 milliards d'euros entre les engagements pris et les ressources disponibles. Je vous assure que je n'ai pas envie de faire la même mauvaise manière au gouvernement qui viendra après nous.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis également défavorable.

Nous n'avons pas choisi de recourir à l'emprunt pour financer cette programmation ; nous avons souhaité trouver ensemble des recettes pérennes, pour partie affectées.

Il est toujours possible, évidemment, de réfléchir à notre conception de la dette publique – c'est ce que nous ferons dans les prochaines semaines lors de la discussion du projet de loi de finances – mais, en l'occurrence, telle n'est pas l'option retenue.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je remercie notre collègue M. Christophe Bouillon d'avoir cité M. Jean Pisani-Ferry, mais je tiens à lui faire deux remarques.

Tout d'abord, vous parlez d'endettement pour financer les infrastructures mais je vous rappelle que, lors de la réforme de la SNCF, c'est notre majorité qui a décidé d'investir massivement dans la rénovation des infrastructures, en particulier, de transport. Les abandons ont été massifs de la part de plusieurs gouvernements précédents mais, aujourd'hui, nous investissons considérablement, progressivement, graduellement.

Ensuite, je suis moins optimiste que M. Jean Pisani-Ferry quant à la stabilité des taux et à la possibilité de n'envisager qu'à moyen terme – sept ans, dix ans – leur remontée progressive. Aujourd'hui, des signaux montrent qu'une crise comme celle de 2008 peut survenir dans les années qui viennent. Il est de notre responsabilité d'anticiper cette hypothèse et de ne pas faire croire que, parce que les taux sont bas, on peut s'endetter facilement, et donc, investir en toute insouciance. On peut investir, on peut s'endetter pour investir, nous sommes d'accord, mais il faut se préparer à toutes les hypothèses.

M. Christophe Bouillon. Rien n'est plus insupportable que de prétendre que « rien » n'aurait été fait depuis cinq, dix, ou même vingt ou trente ans en termes d'investissements.

D'ailleurs, une contradiction hante nos débats depuis plusieurs heures. On fustige les investissements consentis pour le déploiement ou le développement des réseaux de TGV, mais chaque élu de chaque région de France s'est battu pour avoir des infrastructures ferroviaires ou autoroutières. Le schéma national des infrastructures terrestres, en 2009, comprenait une liste impressionnante d'infrastructures voulues, souhaitées, demandées par des élus de tous bords politiques, partout. Un tri avait certes été effectué dans le cadre de la commission Mobilité 21 présidée par M. Philippe Duron, mais des infrastructures autoroutières et ferroviaires étaient toujours présentes. Enfin, parmi les infrastructures identifiées par le COI – auquel notre chère présidente a participé – figurent encore des infrastructures autoroutières et ferroviaires, qui ne sont pas « sorties du chapeau » mais proviennent quasiment de la liste établie en 2009, même si un certain tri a, là encore, été effectué.

Arrêtons, arrêtez de dire que rien n'aurait été fait ! Regardez le budget de l'AFITF entre 2012 et 2017 : plusieurs milliards d'euros ont été investis dans différentes infrastructures ! Vous pouvez dire qu'il n'y en avait pas assez, mais pas que rien n'a été fait.

Je n'ai pas participé au Gouvernement de la majorité précédente, mais je félicite ceux qui y étaient d'avoir fait des choix majeurs pour notre pays en termes d'investissements.

Arrêtons ce genre de procès d'intention, car beaucoup ont à y perdre ! Encore une fois, évitons le « tout ou rien ». On peut dire que ce n'est pas suffisant, qu'il faut orienter différemment les budgets, mais lorsque l'on regarde les chiffres, il n'est pas possible de prétendre que rien n'a été fait lors des dix dernières années.

La commission rejette l'amendement CD436.



Informations relatives à la commission

La commission a nommé M. Martial Saddier, rapporteur sur la proposition de nomination par le Président de la République, en application de l'article 13 de la Constitution, de Mme Virginie Schwarz, aux fonctions de présidente-directrice générale de Météo-France ;



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 3 septembre 2019 à 14 h 35

Présents. - Mme Bérandère Abba, M. Christophe Arend, Mme Sophie Auconie, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, M. Guy Bricout, M. Lionel Causse, M. Jean-François Cesarini, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérandère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, Mme Jennifer De Temmerman, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, M. Yannick Haury, Mme Stéphanie Kerbarh, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, M. Pascal Lavergne, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Sandrine Le Feu, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Manuel, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, Mme Mathilde Panot, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, M. Jean-Pierre Vigier, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, Mme Danielle Brulebois, M. David Lorion, M. Jean-Luc Poudroux, Mme Laurianne Rossi, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - M. Olivier Gaillard, M. Bertrand Pancher, Mme Natalia Pouzyreff, M. Vincent Rolland, M. Benoit Simian