

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831) (*M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs*)..... 2

Vendredi 17 mai 2019
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 58

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



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

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous poursuivons l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous en arrivons aux amendements portant articles additionnels après l'article 23.

Après l'article 23

La commission examine l'amendement CD1047 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à assouplir la réglementation relative au déploiement d'infrastructures de recharge dans les parkings souterrains.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Je comprends votre préoccupation de favoriser le déploiement d'infrastructures de recharge dans les parcs de stationnement couverts. La direction de la sécurité civile du ministère de l'intérieur a piloté une mission sur les parcs de stationnement pour prendre en compte leur évolution et définir des recommandations au titre de la sécurité incendie ; un guide de préconisations visant à compléter et à interpréter la réglementation a ainsi vu le jour. L'administration s'est donc engagée avec les acteurs concernés à ajuster les recommandations et la réglementation aux risques réels liés aux infrastructures de leur charge électrique. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement soulève un réel problème, connu des gestionnaires de parkings : les différentes réglementations applicables en matière de construction et de sécurité incendie des parkings rendent plus difficile et plus coûteuse l'installation de bornes de recharge électrique. Mme la ministre l'a indiqué, ces difficultés sont en cours de traitement : l'amendement est donc en voie d'être satisfait. En outre, une lecture attentive donne l'impression qu'il s'apparente à une injonction au Gouvernement : il ne pourrait donc être adopté en l'état. Je vous demande de bien vouloir le retirer.

M. Bertrand Pancher. Je note que M. le rapporteur a un avis plus ouvert que Mme le ministre, mais je ne retirerai pas mon amendement.

La commission rejette l'amendement.

Article 23 bis (article L. 322-8 du code de l'énergie) : *Clarification des missions des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité en matière d'études de raccordement*

Mme la présidente Barbara Pompili. L'article 23 bis a fait l'objet d'une délégation au fond auprès de la commission des affaires économiques dont nous reprendrons donc les conclusions. La commission des affaires économiques n'a pas adopté d'amendements sur cet article.

La commission adopte l'article 23 bis sans modification.

Après l'article 23 bis

La commission examine l'amendement CD812 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Pour développer l'usage du véhicule électrique, il faut mailler de façon cohérente le territoire en infrastructures de recharge. Les gestionnaires du réseau de distribution n'ont pas vocation à se substituer aux acteurs de marché pour déployer et exploiter ces bornes. Mais, dans le cas où ces derniers n'apportent pas de réponse, le droit européen autorise de façon temporaire les collectivités territoriales à faire appel aux gestionnaires de réseau de distribution par appel d'offres. L'amendement vise à ouvrir cette possibilité de façon très limitée, dans des cas particuliers.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Cette possibilité de faire du gestionnaire de réseau l'opérateur de dernier recours est offerte par la directive révisée sur l'électricité. Le Gouvernement lance le travail de transposition de cette directive très récente et le projet de loi relatif à l'énergie et au climat inclut une habilitation du Gouvernement à la transposer par ordonnance.

Le Gouvernement est attentif à cette disposition qui offre une possibilité supplémentaire de favoriser le déploiement des bornes de recharge dans les zones blanches. Il sera nécessaire de conduire une concertation avec les parties prenantes, d'éclaircir certains points comme celui de la propriété des bornes, de vérifier la compatibilité du dispositif avec la directive européenne – particulièrement complexe sur ce sujet – et de préciser l'impact d'une telle mesure sur le tarif d'utilisation des réseaux et le prix de l'électricité. Compte tenu de ces éléments, je vous propose de retirer l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis que Mme la ministre. De surcroît, cet amendement pose des problèmes rédactionnels, au niveau de la syntaxe notamment.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. C'est gentil !

Mme Pascale Boyer. Compte tenu des explications de Mme la ministre, je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

Article 23 ter : (articles L. 334-5 et L. 334-6 [nouveaux], article L. 641-4 et articles L. 641-4-1, L. 641-4-2 et L. 641-5-1 [nouveaux] du code de l'énergie) : *Définition des carburants alternatifs*

La commission passe aux amendements identiques CD1092 de la commission des affaires économiques et CD2341 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. J'espère que le professeur Fugit ne retoquera pas mon amendement CD1092...

Il s'agit d'abord de clarifier la définition des carburants alternatifs, dans un objectif de sécurisation juridique. Cette codification permettra de donner de la visibilité à ces carburants et facilitera les investissements des entreprises dans ces technologies. Concrètement, il s'agit de reprendre dans la loi la définition des carburants alternatifs issue de la directive européenne de 2014.

En outre, l'amendement propose de donner une base légale au décret réglementant les bornes de recharge, en précisant que les opérateurs devront s'assurer de l'information complète du public sur la puissance réelle maximum d'une borne et garantir l'itinérance de services de recharge.

Il est également proposé que les bornes permettent le pilotage de la recharge. En effet, le déploiement massif des infrastructures risque à terme d'avoir un impact sur l'ensemble du réseau électrique si les recharges de l'ensemble des véhicules ne sont pas pilotées.

Enfin, l'amendement vise à permettre au Gouvernement de définir à l'avenir, et par décret, les conditions dans lesquelles les véhicules électriques neufs faciliteront la bidirectionnalité des flux lors de la recharge. Même si la technologie *vehicle to grid* n'en est encore qu'au stade de l'expérimentation, un besoin de normalisation réglementaire se fait d'ores et déjà sentir et celle-ci sera indispensable à moyen terme pour encourager son développement.

M. Patrice Perrot. L'amendement CD2341 est identique. Le but est de clarifier le cadre législatif des nouveaux produits que sont les carburants alternatifs et les infrastructures de recharge, afin d'en encourager le développement et les usages.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Plusieurs dispositions me semblent bienvenues, notamment la définition des carburants alternatifs ou l'encadrement proposé pour les infrastructures de recharge, afin de garantir les services pour le consommateur. Mon avis sera donc favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements codifient le décret sur les carburants alternatifs et donnent une base juridique plus solide à plusieurs textes réglementaires. Avis très favorable.

La commission adopte les amendements.

En conséquence, l'article 23 ter est ainsi rédigé et les amendements CD975 de M. Bertrand Pancher, CD2115 de M. Anthony Cellier et CD1661 de M. Emmanuel Maquet tombent.

Après l'article 23 ter

La commission en vient à l'amendement CD1275 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à étendre l'obligation pour les collectivités locales – communes, EPCI – ou les personnes morales de droit privé qui installent une infrastructure de charge ouverte au public de signaler leur indisponibilité ou, le cas échéant, de procéder à leur remise en service dans les meilleurs délais.

Le rythme d'installation des bornes est vraiment stratégique. Le projet de loi y répond, sauf pour les immeubles collectifs ou les infrastructures autoroutières. Mais on ne saurait laisser de côté la question de l'entretien des bornes existantes. Les constructeurs automobiles sont tétanisés à l'idée de s'engager dans des efforts énormes en matière de mobilité électrique, s'ils ne sont pas accompagnés d'un réseau suffisamment opérationnel : ce qui suppose d'installer des bornes neuves, mais également d'entretenir les bornes existantes. Que va-t-il se passer demain si un automobiliste se rend à une borne pour recharger sa voiture et qu'elle est inopérante ? C'est pourquoi nous proposons que les collectivités locales aient une véritable obligation de signaler l'indisponibilité des bornes et de s'engager dans leur entretien.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait par certaines dispositions des amendements que vous venez d'adopter et par les dispositions introduites à l'article 9 sur la disponibilité des informations sur les bornes de recharge. Le rapporteur étant un des auteurs des amendements en question, il pourra l'expliquer. Je vous propose de retirer le vôtre.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Votre amendement vise à faire en sorte que les utilisateurs des dispositifs de recharge publique puissent savoir quel est leur état de disponibilité ou d'occupation. Les dispositions que nous venons d'adopter devraient vous satisfaire, ainsi que l'amendement adopté hier à l'article 9, que j'ai cosigné avec la rapporteure Mme Bérandère Couillard : il prévoit de rendre publiques toutes les données relatives à la localisation, la disponibilité, l'état, la puissance de tous les dispositifs de recharge. En outre, toutes les données pourront être intégrées dans les applications d'aide à la conduite et les GPS. Je vous propose donc également de le retirer.

M. Bertrand Pancher. Je vous remercie pour ces explications et je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission passe à la discussion commune des amendements CD1967 de Mme Valérie Lacroute et CD2615 de M. Max Mathiasin.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1967 vise à alléger la réglementation française, en évitant de surtransposer certaines normes européennes, afin que les équipements de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rattachés au point de livraison électrique d'un bâtiment puissent utiliser toutes les technologies disponibles, dans la mesure où ces dernières garantissent un haut niveau de sécurité. La norme française actuelle contraint la commercialisation des bornes de recharge. Cet amendement permettra d'ouvrir le marché et le consommateur français aura plus de choix.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2615 est similaire. À titre d'exemple, il existe désormais des bornes sans obturateur, utilisables en toute sécurité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La priorité en matière d'infrastructures de recharge reste la sécurité des utilisateurs. Le Gouvernement n'est pas opposé à des solutions alternatives dès lors que le niveau de sécurité est équivalent, mais les mesures proposées relèvent du niveau réglementaire et nécessitent des échanges avec la profession. Je vous propose de les retirer.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements me semblent déclaratoires et ne créent pas de droit. En outre, l'installation de dispositifs de recharge fait déjà l'objet d'une réglementation visant à garantir la sécurité. Demande de retrait.

L'amendement CD2615 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD1967.

Article 24 (articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 [nouveaux], L. 111-6-4 et L. 111-6-5 du code de la construction et de l'habitation et 24, 24-5 et 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis) : *Renforcement du « droit à la prise »*

La commission examine en discussion commune les amendements CD1412 et CD1307 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1412 vise à permettre le déploiement d'infrastructures privées de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Il faut lever les freins à la mise en œuvre du droit à la prise pour permettre aux utilisateurs de véhicules électriques l'accès à la recharge dans le domaine privé. C'est une condition *sine qua non* de la massification de la mobilité électrique.

Pour les immeubles disposant de plus de dix emplacements de stationnement, l'amendement propose un renforcement de la mise en œuvre du droit à la prise par l'installation d'une infrastructure collective de recharge avant le 1^{er} janvier 2023.

Pour les immeubles de moins de dix emplacements de stationnement, le droit individuel à la prise est simplifié en restreignant les motifs sérieux et légitimes d'opposition à l'équipement des emplacements de stationnement pour la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables aux seuls cas de préexistence de tels équipements ou de décision prise par le propriétaire d'installer de tels équipements dans un délai raisonnable.

L'amendement CD1307 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons déjà eu cette discussion à l'occasion d'autres amendements, notamment celui du rapporteur. Je comprends l'objectif d'accélérer le déploiement des installations de recharge dans les copropriétés ; il faut toutefois être attentif à ne pas imposer des charges aux copropriétaires, ce qui porterait atteinte au droit de propriété.

Concernant l'abaissement de la majorité de vote dans les immeubles en copropriété, nous partageons également l'objectif recherché, mais cette évolution doit être envisagée dans le cadre de la réforme à venir du droit de la copropriété : l'ordonnance prévue dans le cadre de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite ELAN, proposera de faciliter l'adoption de décisions actuellement votées à la

majorité de tous les copropriétaires par le recours accru au mécanisme de la passerelle. Je vous propose de retirer votre amendement ; sinon, avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement est similaire à mon amendement CD3030 à l'article 23, que j'ai retiré suite à notre discussion collective. Nous avons tous convenu de travailler ensemble pour la séance : il y a manifestement besoin de « cranter » quelques avancées et de faciliter l'installation de ces équipements dans les copropriétés qui restent un des freins au développement de la mobilité électrifiée. Par cohérence avec notre décision de cet après-midi, je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement.

M. Bertrand Pancher. C'est un sujet de préoccupation majeure pour les constructeurs automobiles, nous en avons effectivement parlé cet après-midi. Ils redoutent que les prises ne soient pas créées en nombre suffisant. La question des copropriétés est centrale. Il faut à tout prix lever les verrous dans le cadre des décisions des assemblées générales de copropriétaires. J'espère vraiment que vous allez avancer. Je maintiens mes amendements : cela nous permettra de discuter du sujet en séance si des avancées nous sont proposées d'ici là.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD2929 du rapporteur.

Elle passe à l'amendement CD3216 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement apporte plusieurs modifications substantielles à la procédure de droit à la prise : il retire le terme de « demande », dans la mesure où il s'agit d'un réel droit à la prise et non de la simple faculté d'effectuer une demande ; il prévoit que les propriétaires ont l'obligation de laisser le prestataire choisi pour l'installation accéder aux locaux, en vue de réaliser l'étude ou le devis demandé ; il étend le droit à la prise aux non-occupants de l'immeuble ; il précise que le propriétaire disposera d'un délai, fixé par décret, pour contracter avec le prestataire choisi et ainsi ne pas faire obstacle au droit à la prise.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage pleinement l'objectif poursuivi par cet amendement et considère qu'il assure un équilibre tout à fait satisfaisant entre, d'une part, l'objectif d'un accès facilité aux bornes de recharge et, d'autre part, les règles de fonctionnement des copropriétés, la protection du droit de propriété et les relations entre propriétaires et bailleurs ou occupants de bonne foi. En conséquence, avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD1166 de la commission des affaires économiques, CD1035 de Mme Anne-Laurence Petel et CD1087 de la commission des affaires économiques tombent.

*Puis la commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD2931 du rapporteur.*

Elle en vient à l'amendement CD1663 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam. Dans le cas où certains copropriétaires souhaitent mettre aux voix l'équipement de l'ensemble des places de stationnement avec des bornes de recharge, des règles de majorité différentes sont susceptibles de s'appliquer lors de l'assemblée générale : la première, pour l'équipement des places de stationnement, est celle dite de l'article 24 de la loi de 1965 – majorité simple des copropriétaires présents ou représentés en assemblée générale ; la seconde, pour l'installation, la modification des installations électriques permettant l'alimentation de ces mêmes places de stationnement, et celle de l'article 25, qui exige la majorité absolue de tous les copropriétaires. Ce double système de majorité, le plus souvent mal compris, conduit à l'application de la règle de la majorité absolue, bien plus difficile à atteindre. Je vous propose de le simplifier en l'alignant sur la majorité simple de l'article 24.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce sujet, similaire à ceux dont nous venons de parler, sera traité dans l'ordonnance prévue dans le cadre de l'habilitation de la loi ELAN. Je vous propose de retirer votre amendement.

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

L'amendement est retiré.

La commission passe à l'amendement CD1997 de M. Alain Perea.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que pour le précédent.

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

L'amendement est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD2896 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement de précision vise à mentionner explicitement les bornes de recharge internes comme externes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

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

Elle passe à l'amendement CD1088 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Dans le droit actuel, pour la mise en place du droit à la prise ou d'une installation collective, le syndic est tenu de présenter des devis correspondant aux travaux. Mais ces derniers ne prennent pas nécessairement en compte toutes les aides publiques existantes, comme celle du programme ADVENIR géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ou celles des collectivités locales. Pourtant, souvent, la connaissance de ces aides pourrait convaincre certaines copropriétés de voter les travaux.

L'amendement propose donc d'obliger les syndicats à présenter également un plan de financement prévisionnel pour la réalisation de ces travaux, afin que chaque propriétaire ait une connaissance précise du reste à charge lui incombant en cas de décision positive de l'assemblée générale.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sagesse.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Sans aucune hésitation, j'y suis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD2932 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 24 modifié.

Article 24 bis (nouveau) (article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales) : *Compétence des métropoles en matière de déploiement d'infrastructures de recharge et de points d'avitaillement*

La commission en vient aux amendements identiques CD1168 de la commission des affaires économiques, et CD2616 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'amendement CD1168 vise à corriger un oubli de la loi du 30 décembre 2017 mettant fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures et portant diverses dispositions relatives à l'énergie et à l'environnement. Il précise que la métropole est compétente en matière de création et d'entretien de points de ravitaillement en gaz naturel pour véhicules (GNV) ou en hydrogène. Cette extension est cohérente avec les compétences que la métropole exerce déjà pour l'aménagement de points de recharge pour véhicules électriques.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2616 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette précision est tout à fait utile. Avis favorable.

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

La commission adopte les amendements.

Après l'article 24

La commission examine l'amendement CD2544 de M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Madame la présidente, je vous remercie de m'accueillir au sein de votre commission.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous êtes le bienvenu !

M. Sylvain Maillard. Mon amendement CD2544 vise à vous alerter sur la transformation de nombreux parkings automobiles situés autour des gares, en banlieue et grande banlieue de la région parisienne où je suis élu : gratuits il y a quelques années, ils sont devenus payants sur décision des maires. Cela va à l'encontre des principes que nous portons dans le présent projet de loi : développer l'utilisation des transports en commun et des transports verts. Pour des raisons financières, bon nombre de nos compatriotes ne peuvent plus accéder à ces parkings et décident de se rendre à leur travail en voiture car cela ne leur coûte pas plus cher. C'est le cas dans le Val-d'Oise – à Argenteuil pour ne pas la citer –, mais également dans les Yvelines.

Dans l'esprit du projet de loi, l'amendement vise à faire en sorte, au moins pour les gares construites autour du Grand Paris Express, qu'un parking gratuit soit toujours mis à disposition afin que les banlieusards puissent y laisser leur voiture et prendre les transports en commun dans des conditions qui restent pour eux financièrement intéressantes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage la philosophie de votre amendement. Vous avez raison, il est souhaitable que des parkings de rabattement encouragent nos concitoyens à garer leur voiture et à utiliser les transports en commun.

Mais votre amendement « stipule pour autrui », si vous me permettez l'expression, car ce sujet est de la responsabilité de l'autorité organisatrice : en Île-de-France, il s'agit clairement d'Île-de-France mobilités, contrairement à d'autres territoires où certaines compétences reviennent à la région et d'autres aux AOM, qui gèrent les contrats opérationnels de mobilité.

Les autorités organisatrices peuvent par exemple donner accès gratuitement à des parkings de rabattement grâce à l'abonnement de transports en commun. Laissons les collectivités porter ce type de décision. Je vous propose le retrait de l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Malgré l'intention louable de l'amendement, mon avis sera similaire à celui de Mme la ministre.

M. Sylvain Maillard. Je vais le retirer. C'est un amendement d'appel et de sensibilisation. S'il y a une rupture dans les intermodalités, on pourra faire toutes les lois que l'on veut, cela ne fonctionnera pas. En région parisienne, nous avons un fonds de péréquation : Paris paie pour les villes de banlieue, afin de faire en sorte de supprimer la circulation subie – nous élevons aussi des enfants dans le centre de Paris... Il faut

particulièrement veiller à laisser des parkings accessibles pour les banlieusards afin qu'ils puissent laisser leur voiture à l'extérieur de Paris.

L'amendement est retiré.

Article 25 (article L. 121-36, article L. 446-1-1, articles L. 446-6, L. 446-7, L. 446-8, L. 446-9, L. 446-10, L. 446-11, L. 446-12, L. 446-13, L. 446-14, L. 446-15, L. 446-16 et L. 446-17 [nouveaux] du code de l'énergie) : *Développement du gaz et du biogaz dans les transports*

Mme la présidente Barbara Pompili. Cet article a fait l'objet d'une délégation de fond à la commission des affaires économiques. Nous reprendrons donc ses amendements. Je vais les appeler les uns après les autres : M. le rapporteur pour avis nous les présentera, Mme la ministre donnera son avis et nous passerons directement au vote.

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD1098 et CD1100 de la commission des affaires économiques.

Elle passe à l'amendement CD1089 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à préciser que le complément de rémunération pour les producteurs de biogaz non injecté est réservé à la production majoritairement destinée aux usages liés à la mobilité. Ce dispositif doit encourager une utilisation accrue du biogaz dans les transports, comme énergie de transition moins polluante par rapport à l'essence et au diesel, sans toutefois interdire d'autres usages, quand bien même ils resteraient ultra-minoritaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable au principe : la production de biométhane non injecté doit être « fléchée » en priorité vers les mobilités.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD1159, CD1160, CD1162 et CD1163 de la commission des affaires économiques.

Elle en vient à l'amendement CD1165 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à corriger une erreur de rédaction dans la mesure où le

complément de rémunération, créé par cet article, est destiné à soutenir les installations de production de biogaz non injecté, et non les projets d'injection.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD1164 et CD1161 de la commission des affaires économiques.

Elle examine ensuite l'amendement CD1090 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'article 25 prévoit que les stations GNV puissent être raccordées au réseau de transport de gaz au lieu du réseau de distribution – ce qui est aujourd'hui la règle – afin de réduire les coûts de compression et de bénéficier des hautes pressions offertes par le réseau de transport.

Cette mesure est très attendue pour débloquer la réalisation de certains projets. Les acteurs auditionnés ont hâte qu'elle entre en vigueur le plus rapidement possible. Toutefois, l'amendement réserve la dérogation aux futures stations créées après l'entrée en vigueur de la présente loi, afin d'éviter que d'anciennes stations ne profitent de cette dérogation pour changer de raccordement et ne fassent peser le surcoût induit sur la collectivité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Effectivement, il faut éviter un effet d'aubaine qui serait coûteux pour la collectivité. Mon avis est donc favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD1091 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à supprimer l'ajout du Sénat conditionnant le bénéfice de la dérogation à un critère de pertinence économique. Cet ajout est inutile en pratique et juridiquement flou. Il est à craindre qu'il retarde encore l'application de la dérogation, pourtant urgente pour débloquer certains projets structurants, comme je l'ai évoqué précédemment.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

La commission adopte l'amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Comme vous le constatez, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire respecte son engagement vis-à-vis de la commission des affaires économiques. Vous saluerez le président Lescure de ma part, monsieur le rapporteur pour avis !

Elle adopte ensuite l'article 25 modifié.

Article 25 bis A (article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales) : *Planification régionale du déploiement des points de recharge électrique et des stations d'avitaillement en gaz*

La commission examine l'amendement de suppression CD3031 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le Sénat a introduit à l'article 25 bis A la prise en compte par les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) d'un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. Or ce cadre d'action n'existe pas et ses éléments constitutifs ne sont pas définis.

Il est donc proposé de supprimer cet article et de reporter la responsabilité de planifier le déploiement des dispositifs et stations de recharge et d'avitaillement vers les contrats opérationnels de mobilité. Nous avons adopté à cet effet hier soir, à l'article 4, un amendement du rapporteur M. Bruno Millienne, que j'ai cosigné.

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

M. Jean-Marie Sermier. Si l'article est supprimé, tous les amendements vont tomber. Je ferai donc quelques remarques : nous ne sommes pas opposés à une réécriture de l'article, afin de s'appuyer sur les contrats opérationnels de mobilité. En outre, l'article ne visait pas les avitaillements en hydrogène et biocarburants. Il faut en tenir compte et les ajouter.

Mme la présidente Barbara Pompili. Tout à fait, monsieur Sermier.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis d'accord avec vous. En tant que vice-président du groupe d'études dédié de l'Assemblée nationale, je pense que l'hydrogène peut faire partie des solutions d'avenir – avec d'autres. Mais l'amendement adopté hier à l'article 4 vise l'ensemble des structures d'avitaillement, ce qui n'exclut donc pas l'hydrogène. Bien entendu, il faut être vigilant et faire en sorte que les structures d'avitaillement en hydrogène soient incluses, comme les autres.

M. Bruno Duvergé. Bien sûr, monsieur le rapporteur, mais c'est encore mieux de l'indiquer explicitement. Il est toujours pédagogique d'écrire que les carburants alternatifs comprennent aussi l'hydrogène.

La commission adopte l'amendement. En conséquence, l'article 25 bis A est supprimé, ce qui a pour effet de faire tomber tous les amendements portant sur cet article.

Après l'article 25 bis A

La commission examine en discussion commune les amendements CD233 de M. Mounir Belhamiti et CD523 de M. David Lorion.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD233 de notre collègue Belhamiti vise à créer une obligation à la charge des gestionnaires de stations-service : ils devraient se doter de bornes de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables adaptées à tous les véhicules du marché afin de pallier le manque d'infrastructures de recharge qui freine l'achat de véhicules rechargeables.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la même veine que nos discussions précédentes, l'amendement CD523 de M. Lorion propose que les stations-service mettent en place tout équipement ou installation permettant la diversification de l'offre énergétique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous l'avons évoqué pour les infrastructures sur les autoroutes : je comprends votre volonté d'accélération mais les dispositifs et les infrastructures sont en cours de déploiement et des démarches sont engagées. Il ne faut pas perturber les procédures en ajoutant des exigences. Je vous propose le retrait des amendements ; à défaut, mon avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements partent d'un constat que je partage : le réseau des stations-service perd en densité. De nombreuses stations ont fermé sur le territoire au cours des dernières années. Il importe de penser à l'avenir de ce réseau. Dans un contexte de sortie progressive des carburants fossiles, elles pourraient devenir des lieux d'intermodalité – covoiturage, centres de services de mobilité, dispositif de recharge électrique, etc.

Toutefois la solution proposée par ces amendements n'est pas la bonne. Ils fixent de nouvelles contraintes réglementaires aux stations-service – l'obligation de s'équiper en bornes de recharge – qui ne sont pas de nature à faciliter la transformation vers un nouveau modèle. Une politique d'aide à la reconversion et à la diversification des activités fondée sur des expérimentations serait plus pertinente.

À ce stade, je propose le retrait de ces amendements. Mais le problème est posé, qu'il faudra bien régler dans les prochaines années.

La commission rejette les amendements.

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 examine l'amendement de suppression CD2989 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) est aujourd'hui le principal outil de politiques publiques pour faire baisser la consommation d'énergie, quels que soient la source et le secteur concerné.

L'article 25 *bis* en modifierait profondément la nature, en permettant à ce mécanisme de financer des dispositifs de déploiement d'infrastructures de recharge ou d'avitaillement, ainsi que l'acquisition de véhicules qui ne sont pas forcément plus sobres. En outre, il cible pour l'essentiel le dispositif sur les transports, alors les CEE ont vocation à concerner tous les secteurs d'activité. Enfin, en énumérant les économies d'énergie concernées par le dispositif, l'article crée des risques d'*a contrario* et d'exclusion du champ des CEE de nombreux projets d'économie d'énergie.

Les CEE financent d'ores et déjà de nombreux projets dans le domaine des transports, à hauteur de 12 %. Vingt-neuf types d'actions sont possibles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Bien évidemment, je suis favorable à la mobilisation des CEE pour la mobilité. Mais les dispositions adoptées dans cet article ne sont pas appropriées pour les raisons exposées par M. le rapporteur. Je suis donc favorable à sa suppression.

M. Jean-Marie Sermier. Nous ne partageons pas votre avis car les CEE permettent d'ouvrir différents champs. Une nouvelle période triennale va débuter ; nous aurons l'occasion d'en débattre dans un futur projet de loi. L'article 25 *bis* visait au contraire à conforter la politique d'ouverture, notamment vers le biocarburant, qui constitue une forme d'économie.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous pourrions longuement débattre du sujet, monsieur Sermier... Les économies d'énergie doivent être des économies d'énergie, non des alternatives de carburant. Mais nous en discuterons à l'occasion du projet de loi relatif à l'énergie et au climat.

M. Bertrand Pancher. L'intention de notre collègue est bonne : mobiliser les certificats d'économie d'énergie permet de disposer d'une ressource stable et pérenne pour financer notamment les nouvelles infrastructures de distribution d'énergie. Je ne suis pas spécialement attaché à la mobilisation de cette ligne de crédit, mais elle est tout de même intéressante ; d'autant qu'au-delà du renouvellement des certificats d'économie d'énergie, on peut espérer ouvrir un champ plus large, permettant de disposer de moyens supplémentaires. Il serait intéressant de réfléchir à des amendements de ce type.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce qui me gêne le plus dans cet article, c'est le risque de détournement des investissements, qui doivent être orientés vers l'efficacité énergétique des bâtiments. C'est un sujet majeur, à la fois environnemental et social : moins d'émissions de CO₂, et donc une consommation d'énergie moins importante, mais aussi la diminution de la facture énergétique de plusieurs millions de Français. Je vous rappelle que sept à huit millions d'entre eux vivent dans des « passoires énergétiques », tout au moins des logements très mal isolés.

La commission adopte l'amendement. En conséquence, l'article 25 bis est supprimé, ce qui a pour effet de faire tomber tous les amendements portant sur cet article.

Article 25 ter (nouveau) (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 en vient à l'amendement CD1094 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement rend opérationnelle une disposition de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique, qui vise à réduire de 15 % les obligations réglementaires de construction de parkings dans les immeubles neufs, dans le cas où des véhicules électriques dotés de bornes ou des véhicules propres en autopartage sont mis à disposition par le promoteur.

Or cette mesure n'est toujours pas appliquée en raison de l'absence de publication du décret d'application prévu par la loi. Il ressort de mes auditions que ce décret n'est pas nécessaire, chaque règlement de plan local d'urbanisme pouvant déterminer les modalités d'application de la mesure. Mon amendement vise donc à supprimer cette référence inutile à un décret.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'est en effet pas pertinent de vouloir fixer cette norme au niveau national. Avis favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est de la légistique fine : supprimer la référence à un décret qui n'a jamais été publié... Je suis très favorable.

La commission adopte l'amendement.

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

Avant l'article 26 A

La commission examine l'amendement CD2882 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel et de précision.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sagesse, en cohérence avec ma position précédente sur les corrections de titre.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD621 de Mme Véronique Riotton.

M. Patrice Perrot. La définition des véhicules propres prévue par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prend en compte les émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques au moment de leur utilisation. Mais elle est imparfaite car elle ne prend pas en compte l'ensemble du cycle de vie du véhicule, en particulier les émissions liées à sa production et son retraitement.

L'amendement CD621 propose que la définition valorise les véhicules propres sur l'ensemble du cycle de vie, et non sur leur simple utilisation, afin d'orienter les politiques publiques vers des véhicules plus vertueux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à intégrer une analyse du cycle de vie dans la définition des véhicules à faibles émissions pour les véhicules légers. Les véhicules à très faibles émissions sont les véhicules électriques à hydrogène ou à air comprimé ; les véhicules à faibles émissions sont les véhicules émettant moins de 60 grammes de CO₂. La future directive modifiant la directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, en cours d'adoption, introduit une définition des véhicules propres dépendant à la fois du taux d'émission de CO₂ et de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelle.

Je partage l'objectif, mais l'amendement me semble prématuré. La réglementation liée aux émissions des véhicules est de niveau européen ; il serait donc plus pertinent d'utiliser une méthode harmonisée au niveau européen. Dans le nouveau règlement européen sur les émissions de CO₂, une disposition prévoit que la Commission évalue la possibilité d'élaborer une méthodologie commune d'évaluation sur le cycle de vie, mais celle-ci n'est pas encore disponible. Je suis d'accord sur le principe, mais pas sur le calendrier : c'est pourquoi mon avis est défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis d'accord avec l'idée de prendre en compte le cycle de vie pour les carburants ; malheureusement, ce n'est pas l'approche retenue par la Commission européenne dans les règlements ou les directives qui ont été adoptés récemment dans ce domaine, même si elle a laissé la porte ouverte à la conduite d'une réflexion, d'ici à 2023, sur une méthodologie prenant en compte le cycle de vie des carburants. Nous aurions besoin d'études scientifiques afin de bien analyser la situation. Plusieurs amendements, dont un déposé par M. Jean-Marc Zulesi, proposent d'aller dans la direction que vous souhaitez en s'appuyant sur les travaux de recherche qui peuvent avoir lieu en France, dans le cadre des excellents instituts qui existent dans notre pays. On pourrait d'ailleurs suggérer à la Commission européenne de s'appuyer sur des travaux menés dans les différents pays, en n'oubliant pas ceux des chercheurs français. À ce stade, je vous demande de retirer votre amendement car il me semble difficile de pouvoir l'adopter sans qu'une étude ait été réalisée. Nous devons être proactifs au niveau européen, mais nous y reviendrons tout à l'heure.

M. Patrice Perrot. Compte tenu des arguments qui ont été présentés, je ne peux que retirer mon amendement.

L'amendement CD621 est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD2622 de M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Comme l'amendement CD2622 porte sur le même sujet, j'aurai certainement la même réponse, mais je profite de l'occasion qui m'est donnée pour développer un peu. Il faut regarder le bilan carbone à la fois en ce qui concerne la construction des véhicules et leur cycle opérationnel. Pour des véhicules utilisant des carburants alternatifs, qu'il s'agisse de biocarburants ou de carburants synthétiques, mesurer le CO₂ au pot d'échappement n'est pas suffisant : quand on utilise des carburants qui ont déjà puisé du CO₂ dans l'atmosphère, on arrive à un bilan carbone tout à fait neutre. Il est donc urgent que la Commission européenne fasse évoluer la définition actuelle. Les constructeurs ont tendance à focaliser leurs investissements sur les véhicules électriques et négligent les autres technologies, et la perspective de la suppression des moteurs thermiques que l'on trouve dans beaucoup de textes ne fait que conforter cette attitude. On ne doit pas les supprimer, car ils permettent d'utiliser des carburants alternatifs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien la philosophie de votre amendement. Nous partageons l'idée que l'objectif est, *in fine*, de réduire globalement les émissions de gaz à effet de serre. Je pense néanmoins que l'expression « carburants alternatifs » n'est pas suffisamment précise ; qui plus est, la référence au gazole non routier n'est pas adaptée dans la mesure où nous parlons de véhicules terrestres. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis d'accord avec M. Bruno Duvergé : il y a un travail à effectuer sur la notion de véhicule à faibles émissions. En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers et ceux des particuliers, de moins de 3,5 tonnes, cela correspond *grosso modo* aux véhicules hybrides rechargeables, à hydrogène et électriques. Dans le cas des poids lourds, au-dessus de 3,5 tonnes, il est possible de recourir au GNV. Il faut l'avoir en tête.

Nous sommes également tenus par la réglementation européenne, qui évolue, notamment au sujet du nombre de grammes de CO₂ au kilomètre. À ce stade, les faibles émissions sont définies comme étant inférieures à 60 grammes de CO₂ par kilomètre ; au 1^{er} janvier 2020, le seuil sera ramené 50 grammes.

Il est vrai qu'il y a un travail à faire sur le bioGNV. On peut envisager un abattement « CO₂ » permettant de faire en sorte que ces véhicules puissent éventuellement entrer, après une analyse du cycle de vie (ACV) bien maîtrisée, dans la catégorie des faibles émissions. Mais cela impliquerait d'avoir une certification de la provenance du bioGNV dans la mesure où il s'agit de méthane : autrement dit, la molécule est rigoureusement identique, elle fait appel à la même thermochimie et émet les mêmes quantités de polluants. La seule différence entre le bioGNV et le GNV, c'est que le premier émet globalement moins de CO₂ durant son cycle de vie.

Le biogaz peut être une énergie intéressante, particulièrement pour les poids lourds. Il est d'autant plus intéressant qu'il émet vingt fois moins de particules fines que le diesel et à peu près moitié moins de dioxydes d'azote.

Cela étant, on ne peut pas considérer indifféremment tous les carburants alternatifs moins polluants. Par ailleurs, nous ne pouvons pas nous permettre de changer la définition des véhicules à faibles émissions, qui doit respecter les règlements européens. Je vous demande donc de retirer l'amendement à ce stade. Pardonnez-moi si j'ai été un peu long.

M. Bruno Duvergé. Je voudrais préciser que certains biocarburants sont propres, comme le bioéthanol. Ils ont un bilan carbone équilibré.

Mme la présidente Barbara Pompili. On en rediscutera, monsieur Bruno Duvergé...

M. Bruno Duvergé. On l'a déjà fait. Je parle des carburants de seconde génération.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il faut aussi regarder comment ils sont produits – et avec quels produits phytosanitaires.

M. Bruno Duvergé. Nous sommes totalement d'accord sur ce point.

L'amendement CD2622 est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD619 de Mme Véronique Riotton.

M. Patrice Perrot. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte oblige l'État à acheter 50 % de véhicules propres, mais le pourcentage exigé n'est que de 20 % pour les collectivités territoriales. L'amendement CD619 tend à leur imposer la même obligation qu'à l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La loi de transition énergétique a fixé aux collectivités territoriales dotées d'une flotte de plus de vingt véhicules l'obligation de la renouveler par des véhicules à faibles émissions, à hauteur de 20 %. Le Gouvernement soutient le renforcement de notre ambition dans ce domaine, mais la directive relative à la promotion de l'achat de véhicules propres, en cours d'adoption, prévoit un taux moyen national minimal de renouvellement par des véhicules à faibles émissions de 37,4 %. Compte tenu de la répartition des flottes publiques françaises entre l'État et les collectivités territoriales, la directive serait surtransposée si cet amendement était adopté. Le Gouvernement vous proposera d'ici à la séance une disposition visant à transposer cette directive. Dans ces conditions, je vous propose de retirer votre amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je serais curieuse de savoir pourquoi le taux envisagé est de 37,4 %.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne sais comment il a été déterminé... Compte tenu des explications de la ministre, je suggère de retirer l'amendement en vue de retravailler sur ce sujet d'ici à la séance, sur la base de la future directive européenne, qu'il nous faudra respecter.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous pourrez reposer en séance un amendement à 37,4 %...

M. Patrice Perrot. Tout à fait !

L'amendement CD619 est retiré.

Puis la commission est saisie de l'amendement CD981 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Notre amendement vise à faire en sorte que les efforts soient partagés entre les flottes de véhicules. Les voitures particulières et les poids lourds sont soumis à des contraintes sévères dans le cadre du « verdissement » ; nous proposons que les flottes de véhicules légers de catégorie L – cyclomoteurs ou motocycles – soient traitées de la même façon.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre intention. Toutefois, les flottes de véhicules de catégorie L les plus importantes sont utilisées pour des missions opérationnelles qui sont exclues du champ d'application obligatoire de la mesure proposée. En ce qui concerne les collectivités territoriales, il n'est pas souhaitable, par ailleurs, de multiplier les objectifs qui leur sont assignés. Je demande donc le retrait de votre amendement, faute de quoi je donnerai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En outre, une directive européenne sur les poids lourds est en cours de négociation. Je suggère d'attendre, car elle va donner un cadre commun à l'ensemble de l'Union européenne. Comme nos transporteurs sont en concurrence avec les autres, il est peut-être préférable de ne pas légiférer comme si nous étions une île ; cela pourrait être souhaitable parfois, en matière de pollution, mais ce n'est pas le cas. Il vaut mieux être raisonnable. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

M. Bertrand Pancher. Il existe des deux-roues électriques particulièrement rapides qui pourraient être utilisés dans la défense nationale, la police et la gendarmerie. Nous ne demandons pas de tout changer du jour au lendemain, mais il y a peut-être une réflexion à conduire sur ce type de véhicules. Mais dans la mesure où une démarche est en cours au niveau européen, je vais retirer mon amendement.

L'amendement CD981 est retiré.

Article 26 AA (nouveau) : Objectifs de décarbonation du secteur des transports terrestres

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1138 et CD1139 de M. Matthieu Orphelin, CD961 de M. Bertrand Pancher, CD1626 de Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, CD1169 de la commission des affaires économiques, CD3032 du rapporteur, CD2346 de M. Jean-Marc Zulesi et CD2623 de M. Bruno Duvergé.

Mme Sophie Panonacle. Les amendements CD1138 et CD1139 sont défendus.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD961 vise à inscrire dans le projet de loi des objectifs concernant le développement des véhicules à faibles émissions, tels qu'ils ont été fixés par le Plan Climat, présenté par le Gouvernement en juillet 2017, et par le contrat stratégique de filière signé par le Gouvernement et le secteur automobile en mai 2018. Il s'agit de rappeler que la vente de voitures neuves émettant des gaz à effet de serre sera interdite à partir de 2040 – c'est le socle – et d'expliquer la trajectoire. L'État doit créer les

conditions pour que le nombre de voitures particulières neuves à très faibles émissions vendues en 2022 soit au moins cinq fois supérieur au chiffre enregistré en 2017, et pour que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises à faibles émissions dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, au sens du code de l'environnement, soit au moins égal à 18 % en 2025.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1626 vise à inscrire dans le projet de loi l'objectif, mentionné dans l'exposé des motifs, de fin de la vente des voitures neuves diesel et essence à l'horizon 2040, conformément au Plan Climat qui a été présenté par le Gouvernement en juillet 2017.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Une loi d'orientation des mobilités se doit de fixer des objectifs de long terme ambitieux et de déterminer le cadre de l'action publique pour les années à venir. À ce titre, la commission des affaires économiques considère qu'il est primordial d'inscrire dans la loi l'objectif de fin de la vente des véhicules émettant des gaz à effet de serre à l'horizon 2040. Je suis également convaincu que cela doit s'accompagner de la fixation d'objectifs intermédiaires vérifiables, afin que les pouvoirs publics fassent régulièrement le point sur la perspective d'atteindre l'objectif fixé pour 2040 et sur la nécessité d'adapter nos politiques publiques. Pour ce faire, la commission des affaires économiques vous propose que le Gouvernement présente tous les cinq ans au Parlement, à compter de 2025, un rapport dressant un état des lieux de l'offre commerciale et des ventes de véhicules particuliers neufs. Ce rapport devra aussi comprendre un bilan de l'application en France de la législation européenne en matière de réduction des émissions de dioxyde de carbone par les voitures particulières neuves. La présentation de ce rapport sera suivie d'un débat en séance publique à l'Assemblée et au Sénat. Tel est l'objet de l'amendement CD1169 de la commission des affaires économiques.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Toutes les personnes rencontrées dans le cadre des auditions ont souhaité que les pouvoirs publics tracent des perspectives claires, lisibles et durables en ce qui concerne la transition énergétique dans les transports. C'est cette prévisibilité qui permet aux secteurs concernés d'investir dans la durée, à nos chercheurs de travailler aux évolutions technologiques dans un environnement stable et à nos concitoyens de s'habituer progressivement à de nouvelles perspectives. Donner une telle vision de moyen et de long termes, tel est précisément l'objet d'une loi d'orientation.

L'amendement CD3032 propose d'inscrire dans la loi l'objectif de long terme, à échéance 2050, de décarbonation complète du secteur des transports terrestres. C'est un objectif très ambitieux, mais nécessaire. Il est cohérent avec le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie et nécessaire pour parvenir à la neutralité carbone à cette date, conformément à l'ambition du Gouvernement.

Pour atteindre cet objectif et pouvoir se projeter à cette échéance, il est indispensable de fixer des objectifs intermédiaires qui constituent autant de points de passage. Mon amendement en propose deux qui impliquent des évolutions profondes de secteurs entiers d'activité : d'une part, la montée en puissance des véhicules à faibles et très faibles émissions à échéance 2030, dans la continuité des objectifs fixés au niveau européen, qui prévoient des dispositifs d'amende pour les constructeurs qui ne respecteraient pas leurs obligations ; d'autre part, la fin de la vente de tous les véhicules particuliers et utilitaires légers neufs utilisant de l'énergie fossile – essence, diesel et gaz naturel – au plus tard en 2040, en cohérence avec le Plan Climat qui a été présenté en juillet 2017. Si plusieurs pays européens

se sont déjà positionnés en ce sens, la France serait le premier à inscrire cet objectif dans la loi.

Les véhicules utilisant de l'énergie fossile représentent aujourd'hui 93,6 % des ventes de véhicules neufs, ce à quoi il faut ajouter 4,9 % de véhicules hybrides. C'est dire à quel point l'objectif de sortie des énergies fossiles pour le transport terrestre dans les 20 ans qui viennent est ambitieux. C'est néanmoins possible et nécessaire, ainsi que le montrent notamment les prévisions des constructeurs, qui envisagent la fin des ventes de véhicules exclusivement diesel et essence au début des années 2030.

Afin de confirmer à échéances régulières que la trajectoire est respectée, je propose de confier à l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), instance commune aux deux chambres, le soin de rédiger un rapport d'évaluation tenant compte des évolutions technologiques observées. Ce dispositif est analogue à celui qui est prévu dans le cadre de la loi de bioéthique. La publication de ce rapport tous les cinq ans permettra la tenue d'un vaste débat au Parlement. Le fait de confier cette évaluation au Parlement contribuera également à renforcer le rôle d'évaluation des politiques publiques que ce dernier détient sur le fondement de l'article 24 de la Constitution.

Je vous invite vraiment à suivre d'une manière régulière les travaux de l'OPECST – et ce n'est parce que j'en suis membre que j'en parle. Cet office est composé de dix-huit sénateurs et de dix-huit députés qui suivent de près des sujets de tous ordres, allant de l'intelligence artificielle à l'huile de palme en passant par la rénovation thermique des bâtiments et les lanceurs. N'hésitez pas à consulter ces travaux qui sont très importants. L'OPECST, dont le vice-président est M. Cédric Villani, est encore méconnu.

L'amendement CD3032 fixe une trajectoire pour 2030, 2040 et 2050 : c'est maintenant à nous de jouer.

M. Jean-Marc Zulesi. Le rapporteur a été très clair, mais je voudrais insister sur la portée de notre volonté de sortir vraiment des énergies fossiles d'ici à 2040. Il s'agit d'atteindre une neutralité technologique en fixant des objectifs clairs et pragmatiques. Mon amendement CD2346 propose également des points d'étape réguliers, s'appuyant sur des études, des recherches et des analyses claires. Cet amendement va dans le bon sens et permettra de s'inscrire dans une trajectoire tout à fait intéressante.

M. Bruno Duvergé. Notre amendement CD2623 s'inscrit dans le droit fil de celui qui a été présenté par le rapporteur. Il prévoit que l'on ne vendra plus que des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers utilisant des carburants alternatifs à partir de 2050. J'insiste sur le fait qu'il n'est pas pertinent d'interdire les véhicules thermiques en 2040 : ce qui importe, c'est l'arrêt de l'essence et du diesel. Les véhicules thermiques peuvent aussi utiliser des carburants alternatifs, et ils sont donc nécessaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements sont très importants. Nous avons l'occasion d'inscrire dans la loi l'objectif de neutralité carbone en 2050, ce qui montrera l'engagement de la France dans la lutte contre le changement climatique. C'est ce que défend le Président de la République au niveau international et sur le plan européen. Nous tracerons aussi une trajectoire pour parvenir à atteindre cet objectif. Il est très important de le faire, y compris à moyen terme, afin d'éclairer tous les acteurs et de faire en sorte que les décisions soient prises dans le bon sens, pour atteindre les objectifs ambitieux que nous nous fixons.

Plusieurs rédactions vous sont proposées, qui diffèrent notamment en ce qui concerne les concepts utilisés. Je crois qu'il faut garder l'ambition affirmée dès l'été 2017 dans le cadre du Plan Climat porté par M. Nicolas Hulot. Certains amendements veulent aller au-delà, mais je pense que l'ambition de ce plan est forte et qu'il faut la soutenir. On doit éviter de changer régulièrement d'objectif, faute de quoi tous les acteurs risquent d'être perdus. Il est très important, je le redis, d'afficher l'ambition de la France en matière de neutralité carbone et de trouver la bonne traduction de l'objectif fixé par le Plan Climat à l'horizon 2040 en partant de ce qui reste le cœur de notre ambition – la réduction des émissions de gaz à effet de serre – et en jalonnant la trajectoire, notamment avec des objectifs intermédiaires et une évaluation régulière.

Parmi les différentes rédactions qui sont proposées, l'amendement CD3032 du rapporteur me semble bien retracer notre ambition. J'émetts donc un avis favorable à cet amendement, en proposant le retrait des autres à son profit.

M. Bertrand Pancher. C'est un très bel objectif, qui a vraiment du sens. Il est également important de souligner que cela fera l'objet d'une trajectoire qu'il faudra contrôler régulièrement.

Je me réjouis que l'OPECST entre dans le cadre de cette évaluation, mais nous aurons aussi besoin des moyens d'évaluation de l'État : on sait à quel point l'OPECST est sous-doté en moyens d'expertise. Cela ne pourra fonctionner que s'il y a un engagement très fort de l'administration, c'est-à-dire du ministère des transports, pour vérifier très régulièrement où l'on en est par rapport à la trajectoire.

Comme nous sommes à quelques jours des élections européennes, je souligne que la Commission a reprecisé dans sa feuille de route pour 2050 que, pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, les véhicules arrivant sur le marché en 2040 ne devront plus émettre de gaz à effet de serre. La France doit montrer son ambition dans ce domaine. Il est important que nous le fassions et que nous agissions aussi et surtout dans un cadre européen : n'oublions pas que 80 % des véhicules produits en France sont exportés, dont une bonne part vers l'Europe.

L'amendement CD961 est retiré.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le but est bien de tracer une trajectoire. Nous allons participer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre grâce à cette trajectoire tout en agissant en ce qui concerne la pollution de l'air de proximité, que j'ai un peu évoquée tout à l'heure quand il était question du biogaz – j'ai parlé des particules fines et des oxydes d'azote. N'oublions jamais l'objectif de santé publique que constitue la lutte contre la pollution de proximité. On peut jouer sur les deux tableaux. Les consciences sont maintenant éveillées ; une fois la trajectoire arrêtée, nous allons passer aux travaux pratiques, ce qui est le plus important.

M. Bruno Duvergé. Sur le fond, je suis d'accord. Mais dans les véhicules utilisant des carburants alternatifs, il y a ceux qui fonctionnent au biogaz, et vous oubliez ceux qui utilisent des carburants synthétiques...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cette distinction n'est pas prévue dans mon amendement, qui ne parle que de la fin de la vente d'ici à 2040 des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles.

M. Bruno Duvergé. Dans ce cas, je retire mon amendement.

L'amendement CD2623 est retiré, de même que les amendements CD1138 et CD1139.

Mme Laurianne Rossi. Au regard de ce qui nous a été indiqué, notamment la trajectoire annoncée par la ministre, je retire mon amendement CD1626. Je me réjouis des informations qui nous ont été données.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Comme l'amendement CD1169 est très similaire à celui du rapporteur, à ceci près que je propose un rapport du Gouvernement tous les cinq ans, alors que le rapporteur demande qu'il soit remis par l'OPECST, je pourrai tout à fait justifier le retrait de notre amendement devant mes collègues de la commission des affaires économiques.

M. Jean-Marc Zulesi. Je retire également mon amendement CD2346 au profit de celui du rapporteur, quasiment identique.

Les amendements CD1626, CD1169 et CD2346 sont retirés.

La commission adopte l'amendement CD3032.

Article 26 AB (nouveau) (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, l'amendement CD1126 de M. Matthieu Orphelin, les amendements identiques CD3033 du rapporteur et CD2348 de M. Jean-Marc Zulesi, ainsi que les amendements CD1198 de M. Bertrand Pancher et CD2259 de Mme Marietta Karamanli.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1126 vise à instaurer une obligation de promotion des mobilités propres et actives dans le cadre de toute publicité incitant à l'achat de voitures. Les montants des annonces publicitaires pour les automobiles s'élèvent à 3,5 milliards d'euros par an en France. À l'exemple de ce que font déjà les fournisseurs d'énergie, les annonceurs à l'origine de publicités en faveur de la mobilité routière seront tenus d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités actives, incitant à la réduction de la consommation d'énergie.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Mon amendement CD3033 étant identique à l'amendement CD2348 de M. Jean-Marc Zulesi, je lui laisse le soin de les présenter.

M. Jean-Marc Zulesi. Merci, monsieur le rapporteur. L'objectif est de rendre obligatoire l'insertion d'un message visant à faire la promotion des mobilités actives, notamment la marche et le vélo, et des mobilités partagées dans toutes les publicités, quel qu'en soit le support, pour des véhicules terrestres à moteur thermique.

M. Bertrand Pancher. Je vais retirer l'amendement CD1198 car je me suis rendu compte qu'il n'a pas fait l'objet de concertation avec les professionnels concernés.

L'amendement CD1198 est retiré.

Mme Marietta Karamanli. Je tiens à défendre l'amendement CD2259, même si d'autres collègues ont déjà fait état de la même préoccupation. Il s'agit de délivrer une information plus complète et de sensibiliser les citoyens, afin d'agir non seulement au bénéfice de l'environnement mais aussi de la santé, ce qui est très important, en luttant contre la sédentarité. Je pense qu'on peut inciter les citoyens achetant des voitures à utiliser les mobilités actives, qui protègent l'environnement et la santé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Tous ces amendements ont le même objectif : faire en sorte que les publicités pour les véhicules terrestres à moteur soient l'occasion de promouvoir les mobilités actives et partagées ainsi que les transports en commun. Nous avons tous en tête le message : « L'énergie est notre avenir, économisons-la », désormais systématiquement associé à chaque publicité d'un fournisseur d'énergie. Nous n'avons rien d'équivalent dans le domaine de la mobilité. Le Gouvernement est favorable à ce que l'on accompagne de messages promotionnels les publicités pour les véhicules terrestres à moteur, à l'exemple de ce qui se fait désormais pour certains produits alimentaires ou pour la fourniture d'énergie. Il s'agira, par exemple, de rappeler le bénéfice des mobilités actives pour la santé ou de promouvoir le report modal, l'usage des transports en commun ou le choix de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre. J'émetts un avis favorable aux amendements CD3033 et CD2348 dont la rédaction me paraît appropriée, et je propose de retirer les autres amendements à leur profit.

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

M. Bertrand Pancher. Si j'ai, peut-être imprudemment, retiré mon amendement CD1198, c'est parce que je me suis rendu compte que le nombre de mentions imposées pour les publicités du secteur automobile ne cessait d'augmenter : on en arrive à une trentaine de mentions réglementaires différentes. Les constructeurs automobiles appellent à engager avec eux une concertation ; ce n'est pas qu'ils soient réticents à l'idée de s'engager, mais cela finit, à les entendre, par poser un réel problème de cohérence de l'ensemble des messages.

Mme Laurianne Rossi. Je retire mon amendement CD1126 au profit des amendements identiques CD3033 et CD2348.

Mme Marietta Karamanli. Mon groupe maintient son amendement CD2259 car il n'est pas rédigé exactement de la même manière : il va un peu plus loin.

La commission adopte les amendements CD3033 et CD2348.

En conséquence, l'amendement CD2259 tombe.

Avant l'article 26 A

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD1248 de M. Bertrand Pancher et CD2620 de M. Bruno Duvergé.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1248 vise à ce que la définition des véhicules à faibles ou très faibles émissions soit fixée par décret en tenant compte de leurs émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2620 concerne aussi la définition des véhicules à faibles et très faibles émissions, qui devra prendre en compte l'ensemble du cycle de vie du véhicule.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On rejoint des discussions que nous avons eues tout à l'heure : un certain nombre de dispositions pourraient être d'ordre réglementaire et des réflexions sont en cours au niveau européen. Pour les mêmes raisons que précédemment, je vous propose de retirer ces amendements ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

J'en profite pour revenir sur ce qu'a dit M. Bertrand Pancher à l'instant : nous allons engager le travail de concertation avec les professionnels du secteur pour harmoniser les messages et éviter que trop de messages ne finissent par tuer le message... Mais celui dont nous venons de parler me semble important.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'é mets le même avis et je partage la remarque concernant la publicité. Nous avons d'ailleurs été alertés aujourd'hui par la profession : elle veut bien agir mais demande que l'on fasse attention.

L'amendement CD2620 est retiré.

Puis la commission rejette l'amendement CD1248.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2446 de M. Benoit Simian.

Mme Laurianne Rossi. L'article 41 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé un objectif d'au moins sept millions de points de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici à 2030. Nous proposons de compléter cet objectif en prévoyant le déploiement de 400 à 1 000 stations de recharge en hydrogène d'ici à 2028. L'amendement CD2446 permettra de participer à la diversification du mix énergétique du parc automobile en accélérant le déploiement de stations de recharge pour les véhicules à hydrogène.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les objectifs de déploiement des points de ravitaillement en hydrogène sont intégrés dans la programmation pluriannuelle de l'énergie qui est revue tous les cinq ans. Je pense qu'il n'est ni nécessaire ni souhaitable d'inclure cette disposition dans la loi relative à la transition énergétique. Je vous propose de retirer l'amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cette filière est en train de naître et de grandir et l'on espère qu'elle ira beaucoup plus loin qu'aujourd'hui. Il serait peut-être un peu prématuré de planifier autant d'infrastructures de recharge en hydrogène. Il faudrait plutôt accompagner les professionnels dans le développement de la production d'hydrogène, notamment d'hydrogène décarboné ou produit à partir d'énergies renouvelables. Je pense aussi aux piles à combustible, qui font l'objet de travaux de recherche, et au développement des tanks de réserve, pour le stockage, qui font appel à des technologies très particulières, l'hydrogène étant la plus petite des molécules, et qui exigent beaucoup de travaux de recherche. C'est surtout sur ce plan qu'il faut avancer.

Mme Laurianne Rossi. N'étant pas l'auteur de l'amendement CD2446 et considérant que l'objectif fixé par le plan de déploiement de l'hydrogène et repris dans le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) n'a pas rang législatif, je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle passe à l'amendement CD2295 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Face à ce foisonnement de dispositifs et d'expérimentations au plan national mais aussi régional pour le déploiement des véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre, il nous paraît important de faire le point, à un moment donné, sur l'ensemble des mesures prises. C'est pourquoi l'amendement CD2295 prévoit que le Gouvernement remette un rapport dans un délai d'un an après la promulgation de la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il existe déjà des études, notamment la note d'analyse de l'exécution budgétaire des dispositifs d'aide à l'acquisition des véhicules propres, publiée chaque année par la Cour des comptes, ou l'étude, en cours, du Commissariat général au développement durable (CGDD) sur le bilan environnemental et socio-économique de la prime à la conversion. Il est parfaitement naturel que le Parlement souhaite avoir une présentation de ces études, mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire de l'inscrire dans la loi. Je demande donc le retrait de l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends votre souci de contrôle et la nécessité de voir comment les choses évoluent, mais cela relève tout simplement du travail du Parlement, auquel il revient de conduire des missions d'évaluation régulières. Je vous suggère donc de retirer votre amendement. C'est surtout à nous de nous saisir de cette question.

M. Jean-Marie Sermier. Sans méconnaître les différentes missions et les rapports qui peuvent exister, notamment dans le cadre du budget, nous soutenons la nécessité d'un rendez-vous un peu exceptionnel.

La commission rejette l'amendement.

Article 26 A (article L. 224-10 [nouveau] du code de l'environnement) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises*

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD3035 du rapporteur, CD2355 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi et CD2624 rectifié de M. Bruno Duvergé, ainsi que les amendements CD1150 de M. Matthieu Orphelin, CD2548 de Mme Frédérique Lardet et CD1052 de M. Bertrand Pancher.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons adopté tout à l'heure un amendement relatif aux objectifs pour 2030, 2040 et 2050. Après avoir répondu à la question du pourquoi, il faut désormais préciser le comment en décrivant un peu la trajectoire.

L'amendement CD3035 concerne les flottes de véhicules légers et utilitaires détenus par des entreprises qui gèrent un parc en comprenant plus de cent. Ces entreprises ne sont actuellement soumises à aucune obligation en matière d'acquisition de véhicules à faibles émissions. Or ces flottes représentent un canal de renouvellement important du parc privé, notamment par l'intermédiaire du marché de l'occasion : en 2017, plus de 800 000 véhicules ont été acquis par des entreprises. L'obligation d'acquisition d'un pourcentage minimal de véhicules à faibles émissions permettra de rendre ces véhicules plus accessibles au grand public, *via* le marché de l'occasion. Par ailleurs, cela contribuera au développement des filières de construction de véhicules à faibles émissions en France, en assurant un nombre minimal d'acquisitions – autrement dit, cela permettra de lancer un peu le processus, si je puis m'exprimer ainsi.

Mon amendement trace une perspective de montée en puissance du nombre de véhicules à faibles émissions dans les flottes des entreprises et leur donnera ainsi la visibilité nécessaire à la programmation des investissements de ces dernières. Ne seront concernées, je le répète, que les entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules, dans le cadre des renouvellements. Elles pourront s'acquitter de leur obligation en acquérant des véhicules hybrides rechargeables, hydrogène et électriques. Une progression est prévue, qui laissera à tout un chacun le temps de s'adapter : le taux minimal annuel sera de 10 % à partir du 1^{er} janvier 2022, puis il sera porté à 20 % en 2024 et croîtra progressivement, jusqu'à atteindre 50 % en 2030.

Ce faisant, nous renforçons les dispositions que le Sénat a adoptées, en précisant la trajectoire jusqu'à 2030, qui est la première étape importante.

M. Damien Pichereau. Le rapporteur a déjà dit beaucoup de choses et notre amendement CD2355 rectifié est identique au sien. Les flottes d'entreprises sont indéniablement un levier de développement des véhicules propres et c'est une très bonne chose d'afficher une trajectoire. Cela va surtout permettre d'augmenter les parcs de véhicules propres d'occasion et de les rendre ainsi plus accessibles au grand public. Il s'agira de véhicules ayant un faible kilométrage et âgés d'un à trois ans, autrement dit d'excellents véhicules. Par ailleurs, les constructeurs français auront renouvelé leurs gammes d'ici à 2022. Ils se sont engagés depuis quelque temps déjà dans la transition énergétique. Notre amendement CD2355 rectifié va définitivement dans le bon sens.

M. Bruno Duvergé. Le rapporteur et M. Damien Pichereau ont déjà bien défendu les excellents amendements identiques CD3035, CD2355 rectifié et CD2624 rectifié. Je voudrais

seulement insister sur le fait que c'est par les flottes de véhicules que l'on va aider les constructeurs à investir dans ce domaine et alimenter le marché de la seconde main.

Mme Sophie Panonacle. L'amendement CD1150 rejoint les précédents. Son objectif est néanmoins un peu plus ambitieux puisque nous proposons de parvenir à un taux de 100 % en 2030.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD2548 se rapproche de la trajectoire indiquée par le rapporteur, avec des ambitions toutefois un peu plus modestes puisqu'il propose un taux de renouvellement de la flotte de 20 % au 1^{er} janvier 2025 et de 30 % au 1^{er} janvier 2030.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Tous ces amendements ont pour objet de faire contribuer les flottes importantes de véhicules à nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en raison de l'impact que cela peut avoir sur les émissions globales, mais aussi de l'effet d'entraînement que l'on peut en attendre sur le marché de l'occasion, où nos concitoyens pourront acquérir plus facilement des véhicules à faibles émissions.

Les amendements identiques CD3035 et CD2355 sont en phase avec la trajectoire prévue par la stratégie nationale bas-carbone, qui vise à atteindre les objectifs du Plan climat et parvenir à la neutralité carbone du secteur des transports en 2050. Ils prévoient un délai suffisant pour s'adapter et visent uniquement les flottes de grande taille, capables de s'équiper d'infrastructures adaptées et d'optimiser leur parc. Cette rédaction me paraît la plus adaptée ; c'est pourquoi j'émet un avis favorable à ces deux amendements identiques et je propose le retrait des autres amendements à leur bénéfice.

M. Jean-Marie Sermier. Nous poursuivons évidemment le même objectif : avoir des voitures de plus en plus propres afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et tâcher de tenir nos engagements et, au-delà, tenter de contrôler le dérèglement du climat.

Malheureusement, si nous sommes les seuls au monde à le faire, nous aurons du mal ; nous ne représentons que 0,8 % des émissions de CO₂... Il faut à tout prix que nous puissions faire en sorte que d'autres pays nous suivent dans cette voie, ce qui n'est pas toujours le cas.

S'agissant de cette proposition précise, nous regrettons de vous voir privilégier la coercition au détriment de l'incitation. L'incitation, c'est par exemple le suramortissement, qui fonctionne ; peut-être faudrait-il faire confiance aux entreprises. Or on a le sentiment que ce n'est pas le cas, et que vous les contraignez sans prendre en compte les problèmes qu'elles peuvent connaître. Une entreprise en grande difficulté financière bénéficiera-t-elle d'une dérogation ou sera-t-elle malgré tout tenue de respecter ces taux de voitures propres ? Qu'en est-il encore des véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes, dont une bonne part sont immatriculés en dehors de notre pays ? Va-t-on demander aux flottes d'entreprise de transport étrangères de se plier aux mêmes obligations ou serons-nous les seuls à devoir nous y soumettre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'existe pas de concurrence entre l'idée d'indiquer une trajectoire, de fixer un cap – ce que nous faisons avec ces amendements –, et celle de soutenir l'atteinte de ces objectifs, ce que nous faisons aussi par ailleurs : des dispositifs de suramortissement ont été votés dans le cadre des lois de finances, ainsi que leur prolongement et leur renforcement, notamment pour les petits poids

lourds – mais en l’occurrence nous parlons des flottes de véhicules légers. Nous combinons les deux, la trajectoire et les dispositifs de soutien, pour atteindre ces objectifs.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Monsieur Jean-Marie Sermier, il est vrai que nous ne représentons que 0,8 % des émissions de CO₂ du monde ; cela relativise effectivement les choses, mais cela n’empêche pas d’être exemplaire. Mais on aurait tort d’oublier la pollution de proximité, qui, dans les centres urbains, les zones denses ou dans certaines vallées alpines, ne dépend pas des autres pays, mais bien de nous. Il faut vraiment avoir les deux objectifs en tête : nous sommes nombreux à vouloir lutter contre le dérèglement climatique, et c’est extrêmement important, mais la lutte contre la pollution de proximité l’est tout autant. Une étude scientifique réalisée récemment en Suisse, avec des méthodes très poussées, estime qu’elle est la cause de 67 000 morts prématurées en France. Nous comptons quatre millions d’asthmatiques dont les troubles sont aggravés par la pollution de proximité. Autant d’éléments que je trouve intéressant de garder en tête pour les années qui viennent.

*La commission **adopte** les amendements identiques CD3035, CD2355 et CD2624 rectifiés.*

*En conséquence, les amendements CD1150, CD2548 et CD1052 **tombent**, ainsi que les amendements CD2551 de Mme Frédérique Lardet, CD518 de M. Guy Bricout, CD1597 de M. Philippe Chalumeau, CD2447 de M. Benoit Simian, CD1488 de M. David Lorion, CD2152 de M. Anthony Cellier, CD2397 de M. François-Michel Lambert, CD1174 de la commission des affaires économiques, CD2866 de Mme Frédérique Lardet, CD239 de Mme Sandrine Josso, CD339 de M. Vincent Descoeur, CD881 de M. Fabrice Brun, CD1598 de M. Philippe Chalumeau, CD1244 de M. Bertrand Pancher et CD971 de Mme Frédérique Tuffnell.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1151 de M. Matthieu Orphelin et CD1245 de M. Bertrand Pancher.

Mme Laurianne Rossi. L’amendement CD1151 est défendu.

M. Bertrand Pancher. L’amendement CD1245 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L’amendement CD1151 propose un objectif de renouvellement des flottes de véhicules d’entreprises de moins de 100 véhicules. Or le Gouvernement n’est pas favorable à un élargissement du champ.

Ramener, comme le propose l’amendement CD1245, le seuil à 20 véhicules toucherait une PME détentrice de véhicules sur trois ; par ailleurs la trajectoire proposée de 100 % de véhicules à faibles émissions dès 2030 est nettement plus ambitieuse que celle du scénario SNBC.

Je propose donc le retrait de ces amendements, sinon mon avis sera défavorable.

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

*La commission **rejette** ces amendements.*

*Puis elle **adopte** l’article 26 A **modifié**.*

Article 26 B (article L. 224-11 [nouveau] du code de l'environnement et article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015) : *Obligation d'acquiescer des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des loueurs et des exploitants de taxis et de voitures de transport avec chauffeur*

La commission examine les amendements identiques CD3050 du rapporteur, CD2354 de M. Jean-Marc Zulesi et CD2625 de M. Bruno Duvergé.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je laisse à M. Jean-Marc Zulesi le soin de défendre les amendements CD3050 et CD2534.

M. Jean-Marc Zulesi. Je vous présente toutes nos excuses pour cette organisation, mais je demanderai à M. Jean-Baptiste Djebbari, expert en la matière, de les présenter.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Je ne me revendique de rien... Ces amendements font pendant à celui du rapporteur portant sur les flottes de véhicules d'entreprises de plus de 100 véhicules, que nous venons d'adopter à l'article 26 A. Ils tendent à accélérer la transition du parc automobile français pour les flottes des loueurs de taxis et des VTC avec le même principe de progression d'un taux de renouvellement annuel s'étalant entre 2021 et 2030.

Je ne reprends pas l'argumentation que M. le rapporteur a fort bien développée tout à l'heure.

M. Bruno Duvergé. Mon amendement CD2625 vient d'être défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements proposent de traiter de façon identique les flottes des loueurs de véhicules, de VTC et de taxis. S'agissant des flottes de loueurs, nous entrons dans la catégorie précédente puisqu'ils possèdent des flottes importantes ; elles doivent donc être traitées comme les flottes de plus de 100 véhicules. À l'inverse, celles des entreprises de taxis et de VTC sont beaucoup plus petites ; ce sont souvent des indépendants, et le sujet devrait donc être reformulé à l'échelle des plateformes de VTC ou de taxi.

C'est pourquoi je propose de reprendre ces rédactions en vue de la séance publique afin de ventiler à nouveau ces objectifs en fonction de la logique que je viens d'évoquer. Dans cette attente, je demande le retrait de ces amendements.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je signale que l'adoption de ces amendements ferait tomber tous les autres, jusqu'au CD1320 inclus...

M. Damien Pichereau. Cela vaudrait peut-être le coup de les adopter !

M. Jean-Baptiste Djebbari. Mme la ministre nous ayant tendu la main pour revoir ces amendements dans la perspective de l'examen du projet de loi en séance publique, c'est très volontiers que je retire l'amendement CD2534.

M. Bruno Duvergé. Je retire également l'amendement CD2625.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je retire l'amendement CD3050, en rappelant que le travail de réécriture devra tenir compte de ce que les flottes de taxis sont déjà soumises à des obligations.

Les amendements sont retirés.

La commission étudie, en discussion commune, les amendements CD2554 de Mme Frédérique Lardet, CD1313 de M. Bertrand Pancher, CD1844, CD1845 et CD1772 de M. Vincent Descœur.

Mme Pascale Boyer. Je retire l'amendement CD2554.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1313 consiste à faire peser les mêmes obligations sur les acquisitions de véhicules à technologie hybride et hybride rechargeable ou à carburants alternatifs des flottes de loueurs de véhicules.

M. Jean-Marie Sermier. Les amendements CD1844, CD1845 et CD1772 sont défendus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Certains de ces amendements assignent des objectifs communs aux loueurs, VTC et taxis VTC, d'autres visent les seuls loueurs ; ce qui renvoie à ce que j'ai pu dire sur les amendements dont j'ai demandé le retrait.

Certains de ces amendements rajoutent des objectifs portant sur les hybrides rechargeables, inclus pour la plupart dans la définition des véhicules à faibles émissions, ce qui limite la portée d'une obligation supplémentaire ou ajoute des objectifs supplémentaires, notamment sur les GPL-GNV. Il ne paraît pas souhaitable à cet égard de multiplier les objectifs imposés aux entreprises, je propose donc le retrait de tous ces amendements ; à défaut mon avis sera défavorable.

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

Les amendements CD2554, CD1844, CD1845 et CD1772 sont retirés.

La commission rejette l'amendement CD1313.

Puis elle en vient à l'amendement CD1167 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques. Cet amendement propose d'ajouter au périmètre des véhicules devant être en partie renouvelés par des véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO₂ les véhicules utilisés par les loueurs en plus des véhicules acquis. Il permet d'élargir le champ des véhicules concernés par l'obligation de renouvellement, notamment en prenant en compte le *leasing* qui se développe de plus en plus. Compte tenu de ce que vous avez dit de l'amendement à venir, madame la ministre, j'imagine que votre avis sera défavorable et que vous demanderez le retrait de cet amendement.

Je souhaiterais toutefois que ce point soit pris en compte dans la future rédaction ; dans l'hypothèse où votre réponse à cette demande serait favorable, vous pouvez considérer que le retrait est déjà acquis.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je prends bonne note de votre remarque que nous intégrerons dans les rédactions à venir.

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

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD2559 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. Convaincue par l'argumentation de la ministre, je retire cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD341 de M. Vincent Descœur.

M. Jean-Marie Sermier. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est le même esprit que les amendements précédents ; retrait ou avis défavorable.

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

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1153 de M. Matthieu Orphelin et CD620 et de Mme Véronique Riotton.

Mme Sophie Panonacle. L'amendement CD1153 de mon collègue M. Matthieu Orphelin propose d'ambitieux objectifs en matière de verdissement de la flotte des loueurs de véhicules : 20 % en 2022 de voitures à faibles émissions pour atteindre 100 % en 2030.

M. Patrice Perrot. Compte tenu du débat que nous venons d'avoir, je retire mon amendement CD620 ; j'en ferai de même pour le CD719, qui vient un peu plus loin.

L'amendement CD620 est retiré.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements relèvent de la même logique que les précédents ; nous devons travailler à nouveau sur les objectifs avec les loueurs dont les flottes dépassent 100 véhicules, d'une part, et les plateformes de taxis et de VTC, d'autre part. J'en propose donc le retrait.

L'amendement CD1153 est retiré.

La commission étudie l'amendement CD1249 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ajouter des sous-objectifs me paraît de nature à complexifier le dispositif ; par ailleurs, ce qui est proposé semble peu réalisable au regard de la trajectoire de déploiement des véhicules à faibles émissions telles que tracée dans le scénario de la SNBC. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

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

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2561 de Mme Frédérique Lardet et CD1314 de M. Bertrand Pancher.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD2561 est défendu.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1314 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En cohérence avec mes réponses précédentes, je demande le retrait de ces amendements, sinon l'avis sera défavorable.

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

Les amendements sont retirés.

La commission est saisie de l'amendement CD2563 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. Je retire cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD1170 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques. Il s'agit de la même proposition que pour les loueurs de véhicules, mais cette fois pour les taxis. Par cohérence, je retire cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD351 de M. Vincent Descœur.

M. Jean-Marie Sermier. Défendu.

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

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

L'amendement est retiré.

La commission se saisit de l'amendement CD3025 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement propose de rehausser les obligations de part minimale de véhicules à très faibles émissions pour les parcs de taxis et de VTC en fixant l'obligation à 15 % d'ici à 2022.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En cohérence avec les amendements précédents, je répète que la notion de flotte de taxis et de VTC doit faire l'objet d'un travail supplémentaire. Je propose donc le retrait ; à défaut l'avis sera défavorable.

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

La commission rejette cet amendement.

La commission en vient à l'amendement CD1096 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques. Imposer des obligations de verdissement pour les flottes de véhicules constitue un bon objectif ; prévoir ensuite le suivi de ces obligations ainsi qu'un mécanisme de sanction, c'est encore mieux. Aussi, afin de rendre ses obligations pleinement effectives, je propose de les assortir d'un mécanisme de sanction et de suivi public, inspiré du principe de *name and shame*.

Sans sanctions prévues par la loi, ces obligations risqueraient en effet de demeurer théoriques. Les sanctions financières proposées sont calculées à partir du nombre de véhicules propres manquant et s'appliqueraient à partir de 2025 pour toutes les entreprises concernées. L'obligation de *reporting* pourrait entrer en vigueur dès 2020 pour les loueurs de véhicules et les exploitants de taxis.

Tel est l'objectif principal visé par cet amendement : faire en sorte que l'on puisse s'assurer par un système de sanctions que les obligations sont vraiment mises en place dans les entreprises. J'ignore si vous l'avez prévu dans votre amendement à venir, madame la ministre, mais cette proposition mérite d'être prise en considération.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il est toujours possible de sous-amender un amendement du Gouvernement au besoin.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est vrai que, si l'on fixe des obligations, il faut se donner les moyens de vérifier qu'elles sont respectées. Toutefois, il faut le faire, en évitant que cela entraîne des charges administratives trop importantes ; il faut encore éviter d'avoir des sanctions qui pourraient être excessives.

Je propose donc enfin que le travail qui doit être mené intègre un dispositif de contrôle, mais qu'il soit équilibré. Nous aurons l'occasion d'en reparler d'ici la séance publique.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. À ce stade, je préfère privilégier un dispositif de transparence plutôt que de sanction. Je reconnais que nous manquons d'un instrument de suivi ; l'idée d'une publication périodique de l'atteinte des objectifs serait intéressante. J'ai d'ailleurs déposé après cet article un amendement CD3037 qui va dans ce sens. D'où mon avis plutôt défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 26 B sans modification.

La séance, suspendue à vingt-trois heures quarante-cinq, est reprise à minuit.

Après l'article 26 B

La commission est saisie de l'amendement CD1095 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise lui aussi à instaurer un mécanisme de suivi et de *name and shame* s'agissant du respect par l'État, ses établissements publics et les collectivités territoriales des obligations fixées depuis 2016 par la loi en matière d'acquisition de véhicules propres lors de renouvellement de leur flotte.

Si l'État est tenu de posséder plus de 50 % de véhicules à faible taux d'émissions dans sa flotte, nous sommes incapables de savoir s'il respecte cette obligation. Or, à première vue, on sait que tel n'est pas le cas.

L'idée de cet amendement est de disposer d'une information portant sur chaque strate de l'État et de permettre ainsi à des associations environnementales de se saisir de ce sujet, et de pouvoir demander à l'État, à la ministre, au maire d'une collectivité ou à n'importe quel responsable d'organisme public ce qu'il en est des engagements pris, et pourquoi on ne les respecte pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait l'idée que les obligations fassent l'objet d'un rapportage pour s'assurer du respect des objectifs. Je propose toutefois que l'on intègre ce point dans la réflexion globale portant sur ce sujet.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis ; cet amendement sera satisfait par mon amendement CD3037, que nous allons examiner dans un instant ; une discussion globale va s'ouvrir, nous verrons bien ce qu'il en sortira.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD3037 du rapporteur et CD2356 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les obligations concernant les renouvellements des flottes de véhicules sont actuellement mal respectées. Par ailleurs, peu de données existent quant au taux effectif de renouvellement des flottes par des véhicules à faibles émissions.

L'amendement CD3037 propose l'instauration d'un mécanisme de publicité visant à accroître le respect des obligations de renouvellement des flottes. Il ne crée aucune charge administrative pour les entreprises ni pour les collectivités concernées puisqu'il incombera à l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), qui gère notamment le système d'immatriculation des véhicules, de procéder à l'agrégation et à la publication des données.

Il prévoit une entrée en vigueur progressive de ces dispositions, à compter de l'année 2021 pour les véhicules des flottes publiques acquis en 2020, l'obligation existant depuis longtemps, et à compter de 2023 pour les véhicules des flottes privées acquis en 2022, en cohérence avec la progression adoptée tout à l'heure : 10 % minimum à compter du 1^{er} janvier 2022. L'obligation de publication prendrait effet en 2023 pour rendre compte des résultats de l'année 2022, et ainsi de suite.

Tel est le dispositif que je propose, et qui pourrait être mis en place avec l'aide de l'Agence nationale des titres sécurisés.

M. Jean-Claude Leclabart. La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a permis la mise en place d'objectifs chiffrés pour l'État, les établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements de véhicules à faibles émissions dans le cadre du renouvellement de leur parc de véhicules automobiles.

Si ces dispositions vont évidemment dans le bon sens, près de quatre ans après leur mise en œuvre nous ne disposons pas de données chiffrées portant sur le respect des objectifs fixés dans la loi. Aussi, afin de permettre de suivre cette avancée et de contrôler le respect de la trajectoire fixée par la loi, l'amendement CD2356 propose la publication en ligne chaque année à partir de 2020 par l'État, les collectivités territoriales, les établissements publics et les entreprises nationales du nombre de véhicules gérés en fin d'année précédente, du nombre de véhicules acquis ou nouvellement utilisés ainsi que du nombre total de véhicules à faibles émissions.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage l'objectif de ces amendements qui est de s'assurer du respect des obligations, ce qui constitue effectivement une des conditions de leur effectivité.

Je considère toutefois que nous devons réfléchir plus avant à ces dispositifs ; la proposition de l'amendement CD3037 présenterait l'intérêt de ne pas entraîner de charges

supplémentaires de *reporting* administratif. Je propose de creuser cette solution d'ici à la séance publique ; en attendant, je demande le retrait de ces deux amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'accepte très volontiers cette proposition, mais il faut aboutir : soyons clairs, nous ne lâcherons rien. Car je partage l'esprit des amendements que nous venons d'étudier ; on ne peut pas se fixer des ambitions sans jamais les contrôler. Ces indicateurs sont valables pour tout le monde, ils doivent être rendus publics afin qu'une dynamique se crée dans le pays.

Ces amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CD2349 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. D'ici à l'année 2023, la Commission européenne doit fournir une méthodologie sur l'analyse complète du cycle de vie des véhicules. Cet amendement propose que la France en soit précurseur : en tant que leader de la transition écologique en Europe, elle se doit d'être moteur des enjeux de transition des flottes de véhicules.

C'est pourquoi nous proposons de prendre appui sur l'analyse de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) de l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) et du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour définir une méthodologie d'analyse complète du cycle de vie des véhicules en fonction de leur type de motorisation et du carburant utilisé, privilégiant une approche « du puits à la roue ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis tout à fait favorable au principe de mettre en place une méthodologie d'analyse du cycle de vie des véhicules. Il serait souhaitable de parvenir à une méthodologie harmonisée à l'échelle de l'Europe. Comme cela a été précédemment évoqué, dans le nouveau règlement européen sur les émissions de CO₂, une disposition existe, qui a du reste été soutenue par la France afin que la Commission évalue la possibilité d'élaborer une méthodologie commune d'analyse sur le cycle de vie des véhicules.

La France participe bien sûr aux côtés d'autres États membres à cette réflexion. Je pense qu'il est utile que nous soyons moteur...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Moteur non polluant...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme vous dites !
(*Sourires*).

Je ne suis toutefois pas sûre qu'il soit indispensable d'inscrire ce principe dans la loi, mais je peux vous confirmer que je suis tout à fait favorable à ce que l'ADEME nous permette d'avoir une longueur d'avance dans ces discussions européennes.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. On a cité l'ADEME, l'IFSTTAR et le CEREMA ; je me permettrai de mentionner l'IFP Énergies nouvelles (IFPEN), qu'il ne faut pas oublier dans cette affaire. L'intention est très bonne ; je comprends ce qui est proposé en accord avec l'Union européenne, et cela me paraît intéressant. Toutefois, cette analyse du cycle de vie doit

porter sur le véhicule ainsi que sur le carburant, car les deux sont complémentaires afin d'avoir une vision globale de la question. Il faut distinguer d'abord pour ensuite rassembler et comprendre l'ensemble de la chaîne, comme dirait mon ami M. Bruno Duvergé...

M. Bruno Duvergé. Excellente analyse ! (*Sourires*)

M. Bertrand Pancher. La méthode ACT (*Assessing low-Carbone Transition*) développée par l'ADEME avec de grands partenaires industriels et des organismes professionnels importants, a vocation à devenir une référence sur le plan national comme sur le plan européen. Il me paraît un peu inutile de rajouter des obligations alors que l'évaluation de la masse totale de CO₂ émise est en train de se mettre en place assez tranquillement.

M. Jean-Marc Zulesi. Je retire cet amendement, tout en remarquant que ce débat a permis de mettre en avant la qualité de l'ingénierie publique, et notamment de l'ADEME et du CEREMA, ce dont nous avons tout lieu d'être fiers.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD2352 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement sort du champ accoutumé de nos discussions de ce soir et part d'un constat simple : la filière de pneu rechapé en France est totalement sinistrée. Il ne reste plus qu'une entreprise active chez nous dans ce secteur ; la quasi-totalité des pneus rechapés utilisés dans notre pays est importée et de qualité plus ou moins médiocre. Alors que cette entreprise française a su au contraire élever le niveau de qualité et que le rechapage permet d'économiser de la matière première et de l'énergie, il nous a semblé intéressant de pouvoir donner un petit coup de pouce à cette filière.

C'est pourquoi notre amendement propose qu'à qualité et prix équivalents, les structures publiques, lors du renouvellement des pneumatiques de leur flotte, procèdent à une étude – ce n'est donc pas une obligation – des alternatives durables existantes, en l'occurrence de l'opportunité que représente le pneu rechapé de qualité. Cette démarche favoriserait une économie de CO₂ ainsi que le développement économique sur notre territoire.

Je précise que l'entreprise dont j'ai fait état n'est pas située dans mon département...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble que cet amendement est d'ores et déjà satisfait dans la mesure où la loi du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne prévoit notamment que, dans les conditions et sous réserve des exceptions prévues par décret en Conseil d'État, lorsqu'ils achètent un véhicule à moteur, les pouvoirs adjudicateurs tiennent compte des incidences énergétique et environnementale du véhicule sur toute sa durée de vie, ce qui me semble répondre à votre préoccupation.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends la démarche, mais il relève déjà du droit commun de la commande publique de privilégier la meilleure offre en fonction des critères de sélection du marché public en tenant notamment compte du coût et de la qualité du produit. Je demande donc à M. Jean-Marie Sermier de bien vouloir retirer son amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Afin qu'il ne soit pas rejeté, je retire cet amendement ; mais reconnaissons que, lors de la commande publique, les gens sont plus axés sur la motorisation et le carburant, beaucoup moins sur le fait que les pneus soient rechapés ou non. Cet amendement d'appel n'avait d'autre but que d'aider cette filière à trouver sa place en France, et je n'y vois que des intérêts.

L'amendement est retiré.

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

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2897 rectifié du rapporteur et CD2626 de M. Jean-Luc Lagleize.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD2897 rectifié précise le contenu du rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime prévu à l'article 26 C, qui portera à la fois sur le bilan des actions engagées sur la stratégie retenue et ajoute à la thématique de la décarbonation celle, également importante, des autres émissions polluantes.

M. Bruno Duvergé. Les transports aériens représentent 2 % à 3 % des émissions de gaz à effet de serre, mais connaissent surtout une très forte croissance. Et ce qui est plus gênant, c'est qu'aujourd'hui il n'existe pas de vraiment de solution pour les transports aériens en termes de décarbonation.

Mon amendement CD2626 propose donc que le rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime comporte une partie évaluant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre d'un programme de soutien public visant à faire émerger les filières françaises de biocarburant aéronautique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important que l'on puisse faire le point sur les émissions de ces secteurs ainsi que sur les perspectives de réduction des polluants atmosphériques et de développement des carburants alternatifs, même si, selon le CITEPA (Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique), le transport aérien ne contribue que pour une faible part aux émissions nationales de polluants atmosphériques et de CO₂, de même que le transport maritime.

Je suis favorable à ce rapport et sans attendre, je pense que nous aurons peut-être l'occasion d'évoquer la stratégie nationale sur les biocarburants pour le transport aérien que nous avons élaborée, qui fixe une trajectoire ambitieuse d'incorporation de biocarburants et doit tirer une filière française des biocarburants pour l'aéronautique. Nous aurons l'occasion d'en reparler. Je suis donc favorable à ces amendements, avec une préférence pour la rédaction de l'amendement CD2897 rectifié du rapporteur.

La commission adopte l'amendement CD2897 rectifié.

En conséquence, l'amendement CD2626 tombe.

La commission adopte l'article 26 C modifié.

Après l'article 26 C

La commission est saisie de l'amendement CD2002 de M. François Pupponi.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à demander au Gouvernement de remettre chaque année au Parlement un rapport faisant état des impacts sanitaires, en termes de bruit et de pollution, des transports aérien, maritime et terrestre sur la santé de nos concitoyens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les impacts sanitaires sont déjà documentés par Santé publique France et l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES). L'enjeu pour le Gouvernement est d'accompagner les collectivités pour mettre en place des mesures concrètes en faveur de la réduction de la pollution atmosphérique dans tous les secteurs, le transport, l'industrie, le résidentiel et l'agriculture.

S'agissant du bruit, un certain nombre de rapports sont remis régulièrement au Parlement ; la fréquence annuelle demandée me paraît peut-être quelque peu exagérée au regard des évolutions et de la disponibilité des données. Par ailleurs, les nouvelles dispositions de la loi vont modifier les règles portant sur le bruit et son impact. Il serait donc prématuré d'établir un rapport avant la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions.

Je demande donc le retrait de cet amendement, ce qui n'empêchera pas de vous présenter les évaluations dont nous disposons dans ces domaines.

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

L'amendement est retiré.

Article 26 (articles L. 3261-3-1 et L. 3423-10 [nouveau] du code du travail, article 81 du code général des impôts, article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale) : *Forfait mobilités durables*

La commission examine l'amendement CD1121 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à rendre obligatoire la réalisation d'une étude de faisabilité de la mise en place du télétravail par les entreprises tenues d'élaborer un plan de mobilité employeur.

Le télétravail comme l'adaptation des horaires constituent des mesures organisationnelles au sein des entreprises, qui peuvent effectivement constituer des leviers dans l'amélioration des déplacements des salariés et de leur qualité de vie et ont un impact favorable sur l'organisation de la mobilité. L'article qui définit le plan de mobilité identifie ce levier d'action ; je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'inscrire dans le code des transports une obligation sur ces aspects qui ont trait à l'organisation du travail.

L'important est que les plans de mobilité employeur soient davantage mis en œuvre ; conformément à l'obligation résultant de la loi relative à la transition énergétique, toutes les entreprises de plus de 100 salariés devraient être dotées depuis janvier 2018 d'un plan de mobilité employeur, qui a vocation à traiter ces sujets. Il faut chercher à donner un nouveau souffle à l'élaboration de ces plans de mobilité ; des réflexions sur ce sujet sont en cours, qui font l'objet par ailleurs d'une concertation entre les partenaires sociaux. Nous aurons donc l'occasion d'évoquer à nouveau ces sujets d'ici la séance publique.

Pour toutes ces raisons, je propose donc le retrait de cet amendement.

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

Mme Laurianne Rossi. Je retire cet amendement au bénéfice d'une nouvelle rédaction qui sera présentée lors de l'examen du projet de loi en séance publique. Je remercie Mme la ministre pour les précisions qu'elle a bien voulu apporter.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD1122 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement de notre collègue M. Matthieu Orphelin vise à favoriser le développement du télétravail en rendant obligatoire l'engagement de négociations avec les instances représentatives du personnel en vue de mettre en place le télétravail. Le transport qui pollue le moins est celui qu'on arrive à éviter...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Une remarque générale sur les différents amendements que nous allons à présent examiner, et qui tournent autour de la prise en compte de la mobilité par les employeurs.

Comme je viens de l'évoquer à l'occasion de l'amendement sur les plans de mobilité, je suis convaincue que l'implication des employeurs dans la mobilité domicile-travail des salariés est un enjeu essentiel. Il faut absolument arriver à donner un nouveau souffle à ces plans de mobilité, et la meilleure façon d'y parvenir est d'en faire l'objet de négociations sociales au sein des entreprises : ce sera l'occasion de discuter de l'organisation du travail, des horaires, du développement du télétravail, des facilités que les employeurs peuvent mettre à disposition de leurs salariés et des conditions dans lesquelles ils peuvent accompagner la mobilité, y compris en tirant parti du dispositif de forfait mobilités durables présenté dans le texte et qui permet, de façon facultative, de verser des aides aux salariés, notamment pour le covoiturage et le vélo, jusqu'à 400 euros par an. Sur l'ensemble de ces sujets, il est important de pouvoir avancer.

Des négociations sont engagées entre les représentants des employeurs et les représentants des salariés ; laissons-les se dérouler. C'est d'abord aux partenaires sociaux qu'il appartient de trouver les solutions les mieux adaptées pour prendre en compte ces enjeux de déplacement domicile-travail, en lien avec les collectivités qui elles-mêmes peuvent également mettre en place des dispositifs d'accompagnement ; c'est le cas dans plusieurs régions. C'est le sens de ce qui a été demandé par le Premier ministre lors de la réunion de lancement de la mobilisation pour l'emploi.

Sur tous ces amendements, je serai donc conduite à vous dire que nous attendons les résultats de cette négociation, qui n'a pas vocation à s'éterniser et devrait déboucher rapidement. La balle est aujourd'hui dans le camp des employeurs, des salariés et des collectivités ; respectons ce temps de concertation.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Lors de la discussion générale, mardi, je me suis exprimé dans le même sens. Le choix a été fait de confier la réflexion sur le forfait mobilités durables aux partenaires sociaux et ces négociations, on l'espère, aboutiront d'ici à la séance publique. Dans cet intervalle, il ne semble pas possible d'adopter des dispositions qui conduiraient à anticiper les résultats de ces négociations.

Pour moi, la question de la mobilité et des déplacements domicile-travail doit devenir un élément incontournable du dialogue social annuel au sein de l'entreprise. Ce principe pourra probablement être acté ; mais pour le reste, il est difficile de traiter ces sujets en commission alors que les négociations sont en cours, dans le cadre fixé par le Premier ministre. C'est la raison pour laquelle, comme je l'ai indiqué mardi, je serai amené à donner un avis défavorable à tous les amendements à ce stade, dans la mesure où ce sujet sera débattu lors de la séance publique sur la base du dialogue social qui aura eu lieu.

M. Sylvain Maillard. Madame la ministre et monsieur le rapporteur, je vous remercie pour ces explications ; mais il est tout de même important que la représentation nationale se prononce sur des sujets aussi essentiels. Il faut évidemment laisser les partenaires sociaux négocier, mais les partenaires sociaux écoutent aussi les parlementaires, des échanges ont lieu en permanence, et il est important que nous nous exprimions sur des amendements, que nous ayons une expression publique sur la politique que nous entendons promouvoir.

Le télétravail est une véritable avancée que porte notre majorité. Nous devons discuter des moyens de favoriser le télétravail de façon concrète – on pourrait imaginer, par exemple, exempter du versement mobilité les entreprises qui auraient passé des accords de télétravail. Je comprends la temporalité, mais je regrette que cette discussion n'ait pas lieu ce soir.

Mme Valérie Lacroute. Nous avons beaucoup travaillé, dans la LOM, sur l'incitation pour les usagers à mieux utiliser les transports en commun ou à développer le covoiturage ; il nous semble tout aussi essentiel de sensibiliser les entreprises sur les questions de mobilité de leurs salariés : elles ont tout intérêt à les voir arriver au travail sereins et détendus.

Les Assises nationales de la mobilité ont permis d'accomplir un gros travail, avec des échanges fructueux. Elles ont eu lieu il y a dix-huit mois, mais nous nous retrouvons ce soir à discuter d'un texte alors que les négociations avec les partenaires sociaux ne sont pas totalement abouties, et nous ne pouvons donc pas véritablement échanger – je rejoins sur ce point les arguments de M. Sylvain Maillard. Nous reviendrons en séance publique avec les conclusions des négociations entre le Gouvernement et les partenaires sociaux, mais nous n'aurons pas pu déposer d'amendements car vos propositions seront arrivées tardivement et il sera compliqué pour nous d'intervenir. Il est regrettable que nous ne puissions pas avoir de temps d'échange plus fructueux sur ce qui est susceptible d'être proposé et sur quoi nous sommes *a priori* plutôt favorables. Comme on dit, le diable se cache dans les détails ; la seule séance publique ne nous permettra peut-être pas de le dénicher, alors que le débat en commission devrait justement être l'occasion de discuter techniquement des propositions.

M. Bertrand Pancher. Il faut toujours privilégier la négociation entre les partenaires sociaux. Le fait d'en attendre les conclusions, même si on peut regretter que cela arrive tardivement, va plutôt dans le bon sens. À ceci près que les partenaires sociaux ne sont pas les seuls concernés par ces dispositions ; les représentants de la société civile engagés dans les questions environnementales, notamment des ONG, le sont également. Ces organisations sont-elles également associées au débat ? Le Premier ministre, à la suite du Grand débat, s'était engagé à lancer des travaux, notamment sur les questions environnementales, entre les partenaires sociaux et les ONG.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous faites bien de rappeler que nous avons organisé des Assises nationales de la mobilité. Au cœur de ces assises, il y a le constat d'une fracture territoriale dans notre pays, le constat que, sur 80 % du territoire, il n'y a pas d'AOM en mesure de proposer à nos concitoyens des solutions alternatives à la voiture, le constat d'une politique d'investissement dans les infrastructures qui a privilégié le tout-TGV au détriment de l'entretien des réseaux, laissant se dégrader les routes et les voies ferrées, reportant les mises à niveau des itinéraires de désenclavement promis depuis des décennies... Autant de constats auxquels cette loi apporte de nombreuses réponses, aussi bien par le biais de la programmation des infrastructures, dont nous aurons l'occasion de parler la semaine prochaine, des dispositions relatives à la gouvernance, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler, du forfait mobilité pour accompagner les salariés qui font du covoiturage ou du vélo avec un dispositif qui n'existait pas pour le covoiturage et qui était sans doute compliqué pour le vélo... C'est le cœur même du projet de loi de répondre à ces enjeux de la mobilité domicile-travail et de la mobilité de tous ceux qui ont besoin de se déplacer pour se former, faire leurs courses, se rendre chez le médecin, etc.

Il se trouve qu'au-delà des dispositions contenues dans ce projet de loi, nous avons traversé une crise ces derniers mois, qui n'était pas prévue lorsque nous avons tenu les Assises nationales de la mobilité. Le Président de la République a souhaité que l'on prenne le temps de débattre avec tous les Français. Nous avons eu ce temps de débat ; à cette occasion, nous avons engagé des discussions avec les partenaires sociaux. Le Premier ministre a souhaité que ces derniers prennent aussi leurs responsabilités dans cette discussion : il est important que ce ne soit pas toujours l'État qui décide d'intégrer des mesures dans un projet de loi qui serait débattu au Parlement, sans que les partenaires sociaux s'en soient réellement saisis. Sans oublier naturellement les collectivités, dont on voit bien qu'elles ont un rôle déterminant, et qui sera encore plus important du fait des dispositions contenues dans le projet de loi.

Maintenant, comment aller au-delà de ce qui est d'ores et déjà prévu dans la loi, comment renforcer le dialogue social sur ces enjeux de mobilité, comment s'assurer que les plans de mobilité sont rendus vraiment effectifs, comment aller vers un accompagnement plus systématique des salariés qui utilisent des modes de déplacement plus propres ou qui, de façon générale, rencontrent des difficultés dans leurs déplacements domicile-travail ? Tel est le champ complémentaire mis en lumière par la crise que notre pays a connue ces derniers mois, et sur lequel une discussion est en train de se dérouler, dont il faut respecter le temps. Les partenaires sociaux, nous pouvons leur faire confiance là-dessus, y accordent le plus grand intérêt et ils seront particulièrement attentifs à ce que les conclusions de ces échanges soient reprises dans le cadre de ce projet de loi. Au-delà du diagnostic partagé lors des assises, la crise récente a mis en lumière la nécessité d'aller au-delà ; c'est tout le sens des discussions en cours.

Mme Laurianne Rossi. Je vais retirer mon amendement. Je remercie Mme la ministre de ces précisions et je salue son engagement sur ce sujet majeur des trajets domicile-travail. Je connais sa mobilisation forte dans le dialogue social qu'elle mène activement avec l'ensemble des partenaires sociaux.

Je rejoins néanmoins ce qu'ont dit nos collègues. J'entends la nécessité pour le Gouvernement et les partenaires sociaux d'aboutir, mais ne privons pas pour autant la représentation nationale de ce débat, après un travail mené par l'ensemble des députés depuis dix-huit mois sur cette loi qui renferme en son cœur la thématique des trajets domicile-travail et de mobilité des salariés. J'espère que nous aurons l'occasion d'en débattre en séance et d'avancer collectivement, et que d'ici là le dialogue social aura permis d'aboutir à des propositions.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD2345 de Mme la présidente Barbara Pompili.

Mme la présidente Barbara Pompili. Cet amendement a pour objet d'inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires au sein des entreprises. Les discussions sur la mobilité sont encore trop souvent absentes des entreprises. Nous verrons ce que diront les partenaires sociaux ; c'est en tout cas un vœu que j'exprime.

Après avoir ainsi défendu cet amendement, je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements identiques CD2218 de Mme la présidente Barbara Pompili et CD2360 de M. Jean-Marc Zulesi, des amendements identiques CD471 de M. Jean-Charles Larssonneur et CD1221 de M. Bertrand Pancher, ainsi que de l'amendement CD2361 de M. Jean-Marc Zulesi.

Mme Barbara Pompili. L'amendement CD2218 a le même objectif que le précédent : inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires au sein des entreprises. Je l'ai défendu et je le retire.

L'amendement CD2218 est retiré.

M. Jean-Marc Zulesi. Après avoir entendu la ministre, je tiens à dire, en tant que responsable de groupe, que je fais confiance à la négociation ; je sais que nous parviendrons à aboutir en séance à une solution la plus pragmatique possible tournée vers les usagers pour une mobilité durable. Je retire donc les amendements CD2360 et CD2361.

Les amendements CD2360 et CD2361 sont retirés.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD471 vise à inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires sur les salaires, dans le but d'inviter employeurs et salariés à imaginer ensemble des dispositifs de promotion des mobilités actives

complémentaires au forfait mobilités durables, tels qu'ils existent déjà dans certaines entreprises, par exemple la prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique, le contrôle technique des vélos durant les heures de travail, la mise en place de douches ou de casiers. Je le retire.

L'amendement CD471 est retiré.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1221 visait à inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires sur les salaires. Je le retire.

Nous privilégions les négociations, mais il n'aurait pas été inintéressant d'y associer des représentants des organisations environnementales, d'autant plus que le Premier ministre s'était engagé en ce sens.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci de le rappeler !

L'amendement CD1221 est retiré.

La commission examine l'amendement CD1310 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'alinéa qu'il est proposé d'ajouter à l'article L. 3263-3-1 du code du travail est aujourd'hui rattaché à l'article L. 3261-3. Or le bénéfice de cet article est subordonné à certaines conditions restrictives qui en limitent l'emploi. Il est donc proposé d'aligner les conditions d'exercice de l'alinéa sur celles définies à l'article L. 3261-3-1 modifié pour la prise en charge des déplacements en vélo, vélo à assistance électrique ou covoiturage. J'imagine, madame la ministre, que cet amendement assez technique entre dans le cadre des négociations en cours.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez de sortir les frais exposés pour l'alimentation des véhicules électriques de la prise en charge des frais de carburant pour les inclure dans le forfait mobilités durables. Sur ce point, le Gouvernement choisit de privilégier les transports publics. La participation de l'employeur aux frais de transport de personnel est donc limitée aux seuls salariés contraints d'utiliser leur véhicule personnel. L'enjeu du forfait est de promouvoir les modes doux et partagés. Je ne pense donc pas qu'il soit souhaitable de modifier les modalités de prise en charge des remboursements des frais d'alimentation des véhicules électriques.

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

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques CD1129 de M. Matthieu Orphelin, CD1378 de M. Bertrand Pancher et CD2198 de Mme la présidente Barbara Pompili.

Mme Laurianne Rossi. Je retire l'amendement CD1129.

M. Bertrand Pancher. Il en est de même pour mon amendement CD1378.

Les amendements CD1129 et CD1378 sont retirés.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2198 me tient particulièrement à cœur. Travaillé avec la Fédération française des usagers de la bicyclette, il 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 les incitant véritablement à utiliser leur vélo ou à faire du covoiturage. J'ai bien entendu ce que vous avez dit sur les négociations, madame la ministre ; nous y reviendrons donc parce que j'espère bien que cela sortira des négociations. Je le retire.

L'amendement CD2198 est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD954 et CD955 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD954 visait à ouvrir le bénéfice du forfait mobilités durables aux salariés qui ont recours au motopartage pour se rendre sur leur lieu de travail, ainsi qu'aux véhicules à faibles émissions. Le CD955 prévoyait d'ouvrir le bénéfice du forfait mobilités durables aux véhicules à deux ou trois roues ou aux quadricycles à moteur électrique. Ces amendements nous ont été inspirés par l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE).

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est un peu la même réponse que sur les amendements précédents, en ayant quand même à l'esprit que le forfait mobilités durables tel qu'il est défini aujourd'hui, et sous réserve de ce que les partenaires sociaux pourront décider, vise à couvrir les modes doux et les mobilités partagées. Les mobilités partagées pourraient le cas échéant être élargies ; mais il est en tout cas important de le distinguer des possibilités de prise en charge des carburants par l'employeur, qui entreront certainement dans le champ de la discussion. Je propose le retrait, comme pour les autres amendements.

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

Les amendements CD954 et CD955 sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD697 de Mme Pascale Boyer, CD1798 de Mme Laurianne Rossi et CD1604 de M. Jean-Noël Barrot.

Mme Pascale Boyer. Je retire l'amendement CD697.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1798, que je vais retirer, proposait d'intégrer au forfait mobilités durables les nouvelles mobilités dont nous avons longuement parlé ce matin, à savoir les trottinettes électriques et les gyroroues électriques, dans la mesure où elles permettent à nombre de nos concitoyens de se déplacer jusqu'à leur lieu de travail, qu'elles soient achetées ou louées par voie d'abonnement.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement CD1604 est défendu, et retiré.

Les amendements CD697, CD1798 et CD1604 sont retirés.

La commission est saisie de l'amendement CD2564 de M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Cet amendement, comme un autre qui viendra en écho un peu plus loin, repose sur une idée simple : on ne doit plus payer pour aller travailler. Il prévoit que l'employeur pourra rembourser les frais de déplacement à ceux de ses salariés qui utilisent leur voiture, car certains salariés sont obligés d'utiliser leur voiture, au prorata d'un barème kilométrique, avec un nombre de kilomètres maximum. Je le retire. Nous en reparlerons en séance.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD2206 de Mme la présidente Barbara Pompili.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'espère que cet amendement sera repris dans les négociations. Il vise à permettre le cumul du forfait mobilités durables avec le remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transport en commun. Nous savons que vélos et transports en commun sont très complémentaires. Mais nous y reviendrons : les discussions avec les partenaires sociaux n'interdisent pas aux parlementaires d'avoir quelques initiatives...

M. Sylvain Maillard. Tout à fait !

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques CD930 de M. Bertrand Pancher et CD2163 de Mme Liliana Tanguy.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement nous a été suggéré par nos amis de WWF, ce qui montre qu'il est important d'associer les organisations environnementales aux discussions avec les partenaires sociaux. Il visait à étendre aux employés du secteur public le droit de bénéficier de l'indemnité kilométrique vélo ou du forfait mobilités durables et de cumuler le forfait avec le remboursement de 50 % des frais d'abonnement aux services de transports en commun.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2163 est identique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'État a annoncé qu'il mettrait en œuvre le forfait mobilités durables à hauteur de 200 euros pour tous ses agents à partir du début de l'année 2020. Vos amendements sont donc satisfaits... en tout cas pour ce qui relève de l'État.

Les amendements CD930 et CD2163 sont retirés.

La commission est saisie de l'amendement CD2318 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. Dans la mesure où le forfait mobilités durables serait mis en œuvre et permettrait effectivement aux employeurs de proposer à leurs salariés une prise en charge, il s'agirait de faciliter le « contrôle » du covoiturage en proposant que les salariés puissent présenter un certificat attestant qu'ils ont bien utilisé le covoiturage, de façon à éviter les abus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce sujet n'est pas renvoyé à la négociation entre les partenaires sociaux. L'État a développé un dispositif de preuves de covoiturage qui est en cours de déploiement, accessible de manière volontaire aux entreprises depuis le 1^{er} janvier. Pour autant, je ne suis pas certaine qu'il faille imposer le recours à ce dispositif de preuves. En tout cas, il existe et ceux qui veulent s'en servir pourront s'en servir. Les employeurs pourront utiliser le dispositif, mais l'État ne souhaite pas l'imposer.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'intention est intéressante. J'imagine que l'employeur voudra se saisir du dispositif, dans la mesure où ses deniers seront engagés. Il n'est peut-être pas nécessaire de le prévoir dans la loi, mais il faut qu'un dispositif existe et soit mis à disposition des employeurs.

Mme Valérie Lacroute. Le registre national est en cours d'élaboration et j'ai cru comprendre qu'il n'était pas encore opérationnel. Si l'on veut que le forfait mobilités durables se mette en place rapidement, le salarié aura besoin d'apporter la preuve de l'utilisation du covoiturage et l'employeur aura besoin de cette preuve. L'idée est d'aider les employeurs à mettre en place un dispositif de contrôle très simple. Il faudra bien, en attendant le registre national, qu'une preuve puisse être présentée.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD2627 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Bruno Duvergé. Le présent amendement vise à mettre en place un dispositif fortement incitatif pour les salariés et les employeurs afin d'accélérer le développement du vélo pour les trajets domicile-travail. Le salarié aurait ainsi la possibilité d'opter, soit pour le forfait mobilités durables, soit pour une aide à l'acquisition d'un vélo, les deux options étant cumulables avec la prime transport. Les montants versés par l'employeur seront exonérés de cotisations sociales et, pour le salarié, d'impôt sur le revenu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans le même esprit que pour les autres amendements, je propose le retrait à ce stade.

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

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD1130 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Il est retiré.

L'amendement est retiré.

La commission adopte ensuite l'article 26 sans modification.

Après l'article 26

La commission est saisie de l'amendement CD2675 de M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Cet amendement vient en écho de celui que j'ai précédemment défendu : on ne doit pas payer pour aller travailler. Il s'agit donc de faire en sorte que l'employeur qui, à l'heure actuelle, paye 50 %, désocialisé et défiscalisé, du Pass Navigo en Île-de-France, puisse avoir la possibilité de payer 100 %, désocialisé et défiscalisé. C'est une mesure de justice sociale qui donnerait plus de pouvoir d'achat aux salariés. Dans une grande entreprise, le comité d'entreprise désocialise et défiscalise des vacances, des tickets de cinéma ou des cadeaux, et c'est très bien ; mais pour aller travailler, le salarié doit payer. Cela ne doit plus être le cas. Ce serait une mesure de justice, et qui va dans le sens de la politique que nous défendons.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis un peu interrogative sur l'idée d'aller au-delà de 50 %. En Île-de-France, l'abonnement n'est pas coûteux quand on le compare à ce qui peut exister dans l'ensemble des autres métropoles en Europe et dans le monde. Il permet d'accéder à l'ensemble des services de transport en Île-de-France, et l'on peut supposer que le salarié l'utilise également pour d'autres trajets. Cela pourra être rediscuté pendant la séance.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il me semble que l'employeur peut déjà prendre en charge les frais de déplacement de ses salariés, même s'il faudra peut-être regarder la problématique de la défiscalisation d'un peu plus près. Avis défavorable.

M. Sylvain Maillard. Je vais retirer mon amendement, mais la possibilité actuellement offerte à l'employeur n'est pas désocialisée et défiscalisée comme je le propose. Nous en reparlerons.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD44 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela fait partie des réflexions en cours, notamment du côté des employeurs. Je propose le retrait à ce stade.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement traite du sujet de la mobilité contrainte, auquel je ne suis pas du tout insensible.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD2708 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de permettre aux entreprises de laisser leurs voitures professionnelles aux salariés, et que les salariés puissent les recharger chez eux. Ce qui pourrait nécessiter un certain nombre de travaux et d'investissements, qui seraient pris en charge par l'entreprise et défiscalisés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez d'introduire une déductibilité totale pour l'employeur du coût du matériel et des frais d'installation au domicile des salariés pour la recharge automobile, ainsi que le remboursement aux salariés, hors cotisations sociales, des factures correspondant à la recharge nocturne des véhicules professionnels. Bien que je sois favorable aux mesures faisant la promotion des véhicules propres dans les flottes professionnelles, de nombreuses mesures existent déjà pour l'installation d'une borne à domicile – ainsi le crédit d'impôt transition énergétique – et pour la prise en charge des frais de recharge électrique, déductibles à hauteur de 400 euros. Sur ce dernier point, le Gouvernement a également prévu de considérer comme nul l'avantage en nature lorsqu'un employeur offre la recharge à ses employés sur le lieu de travail. Je pense donc que le sujet est assez largement couvert. Est-il nécessaire d'aller au-delà ? Je propose le retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le dispositif proposé ne bénéficierait qu'aux salariés disposant d'un véhicule professionnel ; mieux vaut, me semble-t-il, privilégier le forfait mobilités durables dont le champ est plus large. Sans oublier le texte réglementaire dont Mme la ministre vient de parler, sur l'avantage en nature que constitue la recharge du véhicule électrique sur le lieu de travail. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

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

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2949 du rapporteur et CD2298 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD2949 a pour but d'afficher dans les concessions automobiles la catégorie Crit'Air du véhicule, afin que l'acheteur soit informé des qualités de limitation de la pollution de son véhicule ainsi que des zones dans lesquelles il ne pourrait pas, le cas échéant, circuler. Cela vaudrait aussi bien pour les véhicules neufs que d'occasion.

Mme Valérie Lacroute. Dans un souci de transparence, de clarté et d'accès à l'information, l'amendement CD2298 propose que le vendeur d'un véhicule soit désormais tenu d'afficher distinctement le numéro de Certificat Qualité de l'air associé au véhicule et, à côté, l'information détaillant le bonus-malus écologique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage l'objectif d'une meilleure information du consommateur, ce qui est l'esprit de ces deux amendements. Je donne un avis favorable à l'amendement CD2949 et je propose le retrait du CD2298.

La commission adopte l'amendement CD2949.

En conséquence, l'amendement CD2298 tombe.

Après l'article 26 bis

La commission est saisie de l'amendement CD2621 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Bruno Duvergé. Cet amendement vise à placer les véhicules qui roulent à l'E85 en Crit'Air 1, dans la mesure où l'E85 réduit de 70 % les émissions de gaz à effet de serre sur son cycle de vie par rapport à l'essence, de 90 % les émissions de particules et de 30 % les NOX.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La classification Crit'Air est utilisée pour les zones à faibles émissions, où la circulation est différenciée en cas de pic de pollution et pour lesquelles les restrictions de circulation se justifient au regard des impacts sanitaires locaux de la pollution de l'air. Les émissions de CO₂ ne contribuent pas à cet impact sanitaire local et ne peuvent donc pas justifier des restrictions de circulation. C'est pourquoi la classification Crit'Air ne prend pas en compte les émissions de CO₂, d'autres outils étant mobilisés pour soutenir la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports. La classification est définie en fonction de l'impact sanitaire des différents polluants ; en l'espèce, les données disponibles ne permettent pas de justifier un classement des véhicules utilisant l'E85 différent de ceux utilisant l'essence. C'est pourquoi l'E85 est assimilé à de l'essence dans le classement Crit'Air. J'ajoute que la classification relève d'un arrêté interministériel et non de la loi. Proposition de retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Les carburants alternatifs sont déjà pris en compte dans le classement des vignettes Crit'Air. Les véhicules au gaz, quelle que soit d'ailleurs leur origine, sont en Crit'Air 1, et l'hydrogène est même dans ce que j'appelle le Crit'Air zéro. En outre, le classement Crit'Air relève du domaine réglementaire.

M. Bruno Duvergé. Il n'y a pas que les gaz à effet de serre puisque ce sont, je l'ai dit, 90 % en moins d'émissions de particules également. Mais je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD2711 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de permettre l'intégration dans le champ d'éligibilité de la pastille Crit'Air des véhicules diesel Euro 6d.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La norme Euro 6d se caractérise par des émissions d'oxyde d'azote qui peuvent être jusqu'à 2,1 fois supérieures à la limite réglementaire lors des tests en conditions réelles. Même si les véhicules diesel respectaient la limite réglementaire en conditions de conduite réelle pour les oxydes d'azote, cette limite reste supérieure de 33 % à celle des véhicules essence pour ce polluant. En conditions réelles de conduite, l'écart peut être encore plus important. Il convient en outre de prendre en compte les émissions sur la durée de vie du véhicule et non sur le seul véhicule neuf ou à faible kilométrage. Les données disponibles ne justifient pas en l'état le classement en Crit'Air 1 pour les véhicules Euro 6d-Temp. En outre, la classification relève d'un arrêté interministériel et non de la loi.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. C'est un amendement non normatif. Sans parler des particules ultra-fines émises par ces moteurs...

La commission rejette l'amendement.

La commission examine ensuite l'amendement CD2297 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'ajouter le CO₂ dans la liste des polluants pris en compte pour la délivrance du certificat Qualité de l'air.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les vignettes Crit'Air visent à refléter les caractéristiques des véhicules sur les polluants et non pas sur les émissions de gaz à effet de serre. On ne peut pas mélanger les deux objectifs. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La vignette Crit'Air permet de mesurer les polluants de proximité ; or le CO₂ n'est pas un polluant de proximité, il n'a aucun impact sanitaire. C'est une molécule particulièrement stable, d'une durée de vie de cent ans, ce qui explique qu'elle soit un gaz à effet de serre, puisqu'elle a le temps de se propager sans être dégradée. Mettre le CO₂ avec les particules d'oxydes d'azote créerait donc de la confusion. Avis défavorable.

M. Damien Pichereau. Il est très bon, notre rapporteur !

M. Jean-Marie Sermier. Je reconnais le bien-fondé de cette remarque : lorsqu'on est au-dessus d'une cuve de vendange qui dégage du CO₂, on ne trouve pas de particules fines... (*Sourires.*)

La commission rejette l'amendement.

Mme Valérie Lacroute. Madame la présidente, il est une heure quinze. Pour des questions d'organisation, je souhaiterais savoir à quelle heure nous arrêtons nos travaux.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous avons prévu d'achever ce soir l'examen du titre III, sachant qu'il nous reste deux cents amendements à examiner. Et nous faisons du cent à l'heure, en totale infraction avec la législation routière...

Pour être franche, nous avons bon espoir, sachant que ne sont présents ce soir que les députés qui se sont vraiment impliqués depuis le début et tout au long de nos séances sur ce projet de loi, d'être suffisamment efficaces pour ne pas avoir à revenir jeudi prochain. Dans la situation actuelle, ou bien nous examinons maintenant les deux cents amendements restants, ce qui pourra se faire assez rapidement, ou bien nous reportons leur examen à lundi, mais nous y passerons alors davantage de temps. C'est un choix que nous devons faire ensemble.

(Après concertation, la commission décide de poursuivre ses travaux jusqu'à deux heures du matin.)

Article 27 (articles 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 CD2954 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement corrige une erreur matérielle, qui empêche de prendre en compte le caractère évolutif du nombre d'habitants des EPCI dans l'obligation d'élaborer un plan climat-air-énergie territorial (PCAET).

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

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD2937 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD3038 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le présent amendement apporte deux précisions : d'une part, il prévoit une planification tous les deux ans – et non plus tous les cinq ans – des objectifs que se donne le plan d'action air du PCAET ; d'autre part et en conséquence, il permet de mesurer l'atteinte des objectifs, ou en tout cas la trajectoire, sans avoir à attendre 2025. Il s'agit de pouvoir commencer à communiquer assez rapidement sur ce qui a été fait.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage le souci du rapporteur quant à l'urgence d'agir pour réduire les émissions de polluants atmosphériques et améliorer la qualité de l'air. Une planification des objectifs tous les deux ans me semble donc adaptée. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'amendement CD2706 tombe.

La commission en vient à l'amendement CD2890 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La lutte contre la pollution de l'air nécessite la coordination entre l'expertise scientifique – principalement celle des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA), dont je tiens à souligner la qualité du travail – et la décision politique, dont l'incarnation est, en matière de qualité de l'air, le plan climat-air-énergie territorial.

Le présent amendement prévoit donc que le plan d'action du PCAET est élaboré après consultation de l'AASQA territorialement compétente, afin de disposer de toute l'expertise nécessaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble en effet pertinent de tirer parti de toutes les connaissances des AASQA. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte, successivement, les amendements rédactionnels CD2936, CD2891 et CD2938 du rapporteur.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD3039 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à préciser la dénomination des zones à faibles émissions (ZFE), qui ne concernent à ce stade que le secteur de la mobilité routière, alors que de nombreux autres secteurs – industrie, agriculture, bâtiment... – peuvent contribuer aux émissions polluantes. Il serait donc plus exact de dénommer les ZFE « zones à faibles émissions mobilité », sachant que cette nouvelle appellation a reçu le soutien de France Urbaine et d'Atmo France. Cela empêcherait de considérer que la pollution de proximité est uniquement liée aux transports : c'est vrai à 65 % pour les oxydes d'azote, à 25 % pour les particules fines PM_{2,5}, mais il ne faut pas non plus oublier les autres sources, sur lesquelles il faut aussi agir.

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

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD2939 du rapporteur.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD311 de M. Martial Saddier et CD2892 du rapporteur.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD311 a pour but de promouvoir les énergies alternatives.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement de précision rédactionnelle CD2892 supprime la date de 2025, les collectivités pouvant souhaiter renforcer leur zone à faibles émissions avant cette date, sans que cela soit pour autant une obligation.

Quant à l'amendement défendu par M. Jean-Marie Sermier, je considère qu'il est satisfait par ce que je propose.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien l'idée de l'amendement CD311 ; cela étant, si les carburants alternatifs ont un certain nombre de mérites qui sont soutenus par plusieurs dispositifs fiscaux, l'objectif des ZFE est bien de promouvoir l'utilisation des véhicules « zéro émission », et les carburants alternatifs ne peuvent pas être mis sur le même plan. Avis défavorable. Avis favorable en revanche à l'amendement du rapporteur.

La commission rejette l'amendement CD311.

Elle adopte l'amendement CD2892.

En conséquence, les amendements CD2628 de M. Bruno Duvergé, CD1749 de Mme Florence Lasserre-David, CD526 de M. Guy Bricout, CD1605 de M. Philippe Chalumeau, CD2449 de M. Benoit Simian et CD2715 de M. Denis Masségla tombent.

La commission en vient à l'amendement CD2296 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Lors de la création des ZFE, l'État et les collectivités territoriales doivent prendre en compte les nécessités de déplacement des professionnels, notamment des artisans du bâtiment, ou des professionnels de santé, dans l'exercice de leur activité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les modalités d'élaboration des études et des consultations pour les ZFE sont déjà prévues dans le cadre du code général des collectivités territoriales et je ne pense pas qu'il soit utile d'y revenir pour le détailler, étant entendu que les intérêts de l'ensemble des acteurs doivent être pris en compte, et pas simplement ceux des professionnels. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. J'ai auditionné les personnes ayant déjà travaillé sur la mise en place de ces ZFE – notamment la métropole de Grenoble, qui a mené des concertations durant quatre ans. Ces concertations ne doivent pas uniquement concerner les professionnels mais également les riverains et les associations d'usagers. À Grenoble en particulier, la concertation avec les professionnels de la logistique a été particulièrement privilégiée, compte tenu de la configuration de la ville.

Il me semble qu'il ne faut donc pas rigidifier la procédure et faire plutôt confiance aux collectivités, qui n'ont aucun intérêt à mettre en place ces ZFE sans concertation.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de cohérence CD3040 du rapporteur.

En conséquence, les amendements CD928 de M. Bertrand Pancher et CD2126 de Mme Liliana Tanguy tombent.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD3041 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement prévoit que des conséquences rapides puissent être tirées, dans un délai maximal d'une année, si les objectifs fixés par le plan d'action ne sont pas atteints, l'idée étant de ne pas trop attendre pour réagir et donc corriger.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage l'avis du rapporteur quant à l'urgence d'agir. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD2940 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD2898 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement de précision modifie les règles de calcul de la date à laquelle les PCAET devront avoir été modifiés. En fixant la date au 1^{er} janvier 2021 pour les collectivités où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées, nous faisons en sorte que le respect de cette obligation ne dépende plus de la date d'adoption de la loi d'orientation des mobilités.

Par ailleurs, cette date est plus cohérente avec le calendrier électoral de l'année 2020 : les nouvelles équipes municipales, ainsi que celles des EPCI, disposeront de six mois à l'issue des élections pour modifier leur PCAET.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement apporte de la lisibilité. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD3042 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement prévoit la mise à jour des PCAET qui comporteraient déjà un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, afin de tenir compte des innovations de la présente loi.

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

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD2941 du rapporteur.

Elle adopte ensuite 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 CD1517 de M. Guillaume Kasbarian.

Mme Laurianne Rossi. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à donner la possibilité d'instaurer des ZFE dans les zones rurales, riveraines de moins de cinquante kilomètres d'une autoroute à péage. La question du report du trafic de poids lourds est en effet une problématique importante ; toutefois, la création d'une ZFE n'est pas nécessairement l'outil adapté pour répondre à la problématique puisqu'elle ne peut empêcher la circulation des poids lourds dès lors qu'ils respectent les exigences en matière de classification Crit'Air. L'utilisation d'autres pouvoirs de police de circulation semble devoir être privilégiée.

Dans la mesure où le seuil pour créer une ZFE a été supprimé au Sénat, votre amendement est de fait satisfait. Je vous propose donc de le retirer.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Ce que vous proposez est déjà possible en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

L'amendement CD1517 est retiré.

La commission adopte, successivement, les amendements de coordination CD3043 et CD3045 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD2300 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. L'objet de cet amendement est de fixer un calendrier d'interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions programmé pour une durée de trois ans.

Il s'agit d'offrir aux acteurs de la mobilité la possibilité de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules. C'est notamment important pour les TPE-PME qui ont plus de difficultés financières pour renouveler leur parc.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Si je comprends l'intention de cet amendement, en l'état, il limiterait à trois ans la durée d'application de l'arrêté créant la zone à faibles émissions. Or il est essentiel qu'une telle mesure puisse être mise en œuvre dans la durée, sans être remise en cause au bout d'un délai de trois ans. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à conditionner la création des ZFE à la disponibilité des véhicules sur le marché. Je rappelle que les premières ZFE créées excluent dans un premier temps les véhicules Crit'Air 5, c'est-à-dire des véhicules mis sur le marché avant le 31 décembre 1996. Depuis, la production de véhicules ne s'est pas arrêtée, et le secteur a connu bien des évolutions technologiques. Je trouve votre proposition un peu excessive. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD1155 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement précise les seuils et la trajectoire de réduction des émissions de polluants atmosphériques sur une durée de cinq ans. Il établit des seuils distincts pour les particules et pour les NOx.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage l'objectif de réduction des émissions ; néanmoins, s'agissant de l'instauration d'objectifs de réduction des particules et d'oxydes d'azote dans la loi, il faut souligner que la situation diffère très fortement selon les territoires. Il est donc préférable de laisser à l'autorité compétente le soin de déterminer les objectifs les plus adaptés aux territoires concernés et d'évaluer leur contribution à la réduction des émissions. C'est bien l'ensemble des mesures du plan prévu à l'alinéa 2 de l'article 27 qui doivent contribuer à atteindre les objectifs chiffrés de réduction et non uniquement les restrictions de circulation. Je propose donc le retrait de cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. J'ajoute que cet amendement me semble en contradiction avec ce que nous venons d'adopter à l'article 27, puisque nous avons prévu que les EPCI déterminent le calendrier et les objectifs de la ZFE. Nous ne pouvons pas maintenant inscrire dans la loi ce calendrier et ces objectifs !

D'autant qu'il faut distinguer les territoires entre eux et qu'il existe déjà un plan national de réduction globale, sans compter les plans de protection de l'atmosphère (PPA) et les PCAET... Nous compliquerions la tâche de tout le monde. Nous devons donc faire confiance aux différents acteurs pour lancer leurs ZFE en cohérence avec les objectifs du PPA et du plan national de réduction des émissions de polluants adopté le 10 mai 2017.

L'amendement CD1155 est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD1578 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de promouvoir, dans le cadre de la réflexion sur les ZFE, la concertation avec les organisations professionnelles représentatives des secteurs concernés par les déplacements à l'intérieur de ces ZFE.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable, pour les raisons que j'ai déjà évoquées.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Grenoble a mis en place des ZFE pour interdire dans un premier temps les véhicules lourds et les véhicules utilitaires les plus polluants : cela s'est fait dans la concertation, et tout le monde semble y trouver son compte. Cela a même créé un effet d'entraînement.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD2864 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Au regard des précisions qui viennent d'être apportées par le rapporteur et des dispositions introduites dans l'article 27, je retire cet amendement.

L'amendement CD2864 est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD2301 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement de repli propose d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la conception des ZFE.

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

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

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte successivement l'amendement CD2942, qui corrige une erreur matérielle, l'amendement rédactionnel CD2943 et l'amendement de cohérence CD3046 du rapporteur.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD2631 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Bruno Duvergé. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à imposer par décret les modalités d'évaluation des mesures des niveaux de pollution atmosphérique.

Les modalités de surveillance de la qualité de l'air sont fixées par les directives européennes et le code de l'environnement, ainsi que par l'arrêté du 19 avril 2017 sur le dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant. Les mesures réalisées par les AASQA et complétées par la modélisation permettent d'ores et déjà d'évaluer la qualité de l'air d'une agglomération et l'impact des ZFE. Les éventuelles précisions à apporter pourront l'être dans le cadre des guides méthodologiques élaborés pour accompagner les collectivités territoriales dans l'élaboration et la mise en œuvre des ZFE, et il n'est donc pas nécessaire de prévoir une nouvelle réglementation spécifique. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement pourrait être très mal interprété par les AASQA, qui travaillent, qui plus est, avec l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) et le Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA). Ces organismes font un travail scientifique de modélisation et de mesure de la pollution. Leurs résultats sont beaucoup plus sérieux que ceux de certains microcapteurs qu'on veut parfois nous vendre comme des solutions miracles pour surveiller la qualité de l'air – je le dis et je l'assume, quitte à me faire maltraiter sur les réseaux sociaux. Avis très défavorable.

M. Bruno Duvergé. Vos explications m'ont convaincu...

L'amendement CD2631 est retiré.

Puis elle en vient à l'amendement CD2865 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Je le retire, pour les mêmes raisons que l'amendement CD2864.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD2899 du rapporteur.

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD3047 du rapporteur et les amendements CD2629 et CD2630 de M. Bruno Duvergé.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD3047 revient au texte initial du projet de loi s'agissant de la limitation du nombre de contrôles journaliers au sein des ZFE.

Il doit être complété par un des amendements qui suivent, qui permet de préciser les dispositifs, car s'en tenir aux seuls pourcentages n'est pas satisfaisant.

M. Bruno Duvergé. Les amendements CD2629 et CD2630 proposent d'abaisser de 50 % à 25 % le taux de contrôle des véhicules.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Sénat a en effet modifié l'encadrement des dispositifs de contrôle, en supprimant la limite pour le nombre de

points de contrôle rapporté au kilométrage de voirie et en augmentant la proportion de véhicules pouvant être contrôlés chaque jour à 50 %.

Le déploiement des dispositifs de contrôle doit cependant veiller à ne pas porter une atteinte disproportionnée aux libertés individuelles, ce qui nécessite de trouver un compromis entre la portée des contrôles et leur proportionnalité. Or un taux de contrôle de 50 % des véhicules entraînerait un nombre très élevé de contrôles de plaques d'immatriculation dans différents endroits du territoire concernés par les ZFE et pourrait ainsi être considéré comme disproportionné. Le Gouvernement est donc d'accord sur le retour à un taux de 15 %, en ayant bien en tête les dispositions complémentaires qui seront proposées par M. le rapporteur. Avis favorable à l'amendement du rapporteur et défavorable aux deux autres.

La commission adopte l'amendement CD3047.

En conséquence, les amendements CD2629 et CD2630 tombent.

La commission en vient à l'examen des amendements identiques CD1968 de Mme Valérie Lacroute et CD2304 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. L'objet de l'amendement CD1968 est que le certificat qualité de l'air Crit'Air soit uniquement destiné à la préservation de la qualité de l'air et qu'il ne puisse servir à sanctionner d'autres infractions, sans lien avec cet objectif, qui pourraient être commises par les automobilistes concernés.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2304 vient d'être excellemment défendu par ma collègue.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'article 28 fixe précisément et limitativement les finalités autorisées des dispositifs de contrôle. Ces amendements sont donc satisfaits. J'en demande le retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Certaines collectivités envisagent, il est vrai, d'utiliser le dispositif pour l'adapter, grâce à des logiciels spécifiques et à des caméras dédiées, à la surveillance de la ZFE, dont la mise en place est assortie d'une obligation de résultat.

Je vous suggère néanmoins de retirer votre amendement, sachant que je vais proposer des dispositions dont le but est que le dispositif soit strictement dédié à la surveillance des véhicules ayant ou non le droit de pénétrer dans la ZFE. Cela étant, il va falloir faire confiance à ce qui va être mis en place, sachant que la CNIL également aura un regard sur tout cela.

La commission rejette les amendements.

Puis elle examine l'amendement CD3048 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement revient aux critères initiaux du projet de loi pour le contrôle du respect des zones à faibles émissions. Il introduit toutefois

une certaine souplesse en ne retenant, dans le pourcentage maximal de 15 % de véhicules contrôlés, que les véhicules pour lesquels le traitement automatisé consistant à consulter les fichiers nécessaires – Crit’Air et SIV – est indispensable. Ainsi, si sur le fondement de la simple lecture de la plaque d’immatriculation du véhicule – et donc de la date de mise en circulation du véhicule –, il n’y a pas de doute quant à sa possibilité de circuler dans la zone, aucune image ne sera prise et aucun traitement ne sera effectué. Par exemple, s’il existe un doute sur 30 % des véhicules entrant dans la zone, seule la moitié d’entre eux sera effectivement photographiée et contrôlée, ce qui porte le taux global de contrôle à 85 % – 70 % de véhicules ayant été préfiltrés, auxquels s’ajoutent les 15 % contrôlés avec photographie.

J’illustre mon propos pour que vous compreniez bien : prenons un véhicule immatriculé en 1998, dont on ne sait pas s’il est essence ou diesel : s’il est essence, il est Crit’Air 3, s’il est diesel, il est Crit’Air 5. Dans une ZFE où les Crit’Air 5 ont interdiction de circuler, vous n’êtes pas en mesure, avec la seule information fournie par la plaque du véhicule, de savoir s’il est autorisé à entrer ou non. Il faut donc le photographier et aller interroger le fichier, pour savoir s’il est diesel, et donc en infraction, ou essence, auquel cas il ne l’est pas. En revanche, aucun des véhicules dont la date d’immatriculation est plus récente et dont on sait d’emblée qu’ils sont forcément Crit’Air 1 ou Crit’Air 2, quelle que soit l’énergie qu’ils utilisent, n’aura besoin d’être contrôlé via les fichiers : ils font partie des 70 % de véhicules préfiltrés dont je parlais tout à l’heure et n’entrent pas dans les 15 %.

En d’autres termes, le taux de 15 % ne signifie pas que vous ne contrôlez que 15 % des véhicules, mais que les véhicules douteux pour lesquels on doit pousser les contrôles plus avant ne doivent pas représenter plus de 15 % de la totalité des véhicules qui auront circulé dans la journée. L’idée était d’améliorer le dispositif initial en lui donnant plus de souplesse, tout en respectant les libertés individuelles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L’amélioration proposée par le rapporteur est très astucieuse, puisque la limitation à 15 % ne vise évidemment pas à mal contrôler les ZFE, mais vise à limiter les contrôles qui se font en interrogeant le fichier des cartes grises et donc qui mettent en cause des données personnelles, les autres moyens de contrôle n’étant pas comptabilisés dans cet objectif de 15 %. Avis favorable.

La commission adopte l’amendement.

Elle adopte ensuite l’amendement rédactionnel CD2900 du rapporteur.

Enfin, elle adopte l’article 28 modifié.

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, compte tenu de l’heure tardive, je propose que nous levions la séance, pour reprendre l’examen du texte lundi après-midi.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du vendredi 17 mai 2019 à 21 h 35

Présents. - Mme Bérangère Abba, Mme Pascale Boyer, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, Mme Valérie Lacroute, M. Jean-Claude Leclabart, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, Mme Laurianne Rossi, M. Jean-Marie Sermier, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Sophie Auconie, Mme Nathalie Bassire, M. Guy Bricout, M. Lionel Causse, M. Jacques Krabal, M. David Lorion, M. Jean-Luc Poudroux, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - M. Damien Adam, M. Jean-Noël Barrot, Mme Marietta Karamanli, M. Sylvain Maillard