

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 des affaires économiques

- Examen pour avis du projet de loi, adopté par le Sénat, d'orientation des mobilités (n° 1831) (*M. Damien Adam, rapporteur pour avis*) 2
- Informations relatives à la commission 42

Mardi
7 mai 2019
Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 41

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
M. Roland Lescure,
*Président***



La commission a procédé à l'examen pour avis du projet de loi, adopté par le Sénat, d'orientation des mobilités (n° 1831) (M. Damien Adam, rapporteur pour avis).

M. le président Roland Lescure. Mes chers collègues, je souhaite officiellement la bienvenue à Mme Typhaine Degois, qui rejoint la commission des affaires économiques en lieu et place de M. Benoît Potterie. La parité progresse donc au sein de cette commission – et régresse au sein de la commission des finances...

Notre commission s'est saisie pour avis de quinze articles du projet de loi d'orientation des mobilités, se rattachant à ses compétences touchant à l'énergie, à l'innovation, au numérique ou encore au tourisme ; ce texte est renvoyé au fond à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le bureau de cette dernière a toutefois confié à notre commission une délégation dite « au fond » sur les articles 23 *bis* et 25 ayant pour objet, respectivement, la recharge des véhicules électriques et le développement du gaz et du biogaz dans les transports. Ce faisant, la commission du développement durable s'engage à reprendre tels quels les amendements adoptés par notre commission sur ces deux articles.

Après une présentation d'une dizaine de minutes de notre rapporteur pour avis, M. Damien Adam, nous aurons une discussion générale faisant intervenir les orateurs de groupe pour quatre minutes chacun et les députés qui le souhaitent pour deux minutes. Nous passerons ensuite à l'examen des articles.

La commission a été saisie initialement de 163 amendements. 12 ont été retirés. 60 ont été déclarés irrecevables ; parmi ces derniers, 2 ont été déclarés irrecevables en raison de leur violation de l'article 38 de la Constitution relatif aux ordonnances, les autres s'inscrivaient hors du champ de la saisine pour avis de notre commission : ces derniers amendements peuvent donc être redéposés par leurs auteurs auprès de la commission du développement durable, dont le délai de dépôt sur ce texte expire le jeudi 9 mai à dix-sept heures. Il nous reste donc 91 amendements à examiner.

Monsieur le rapporteur pour avis, vous avez la parole.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Chers collègues, je suis très heureux que la commission des affaires économiques se soit saisie pour avis de ce projet de loi d'orientation des mobilités et très honoré d'avoir été désigné rapporteur pour avis.

Cette loi, annoncée pendant la campagne présidentielle et fruit de dix-huit mois de concertation, a pour ambition de réorienter notre politique des mobilités vers les mobilités du quotidien dans tous les territoires et pour tous les Français. Ce faisant, elle apporte une réponse forte à un constat connu et partagé : la politique des transports ne répond plus aujourd'hui aux réalités du pays et aux besoins des citoyens, en particulier ceux les plus éloignés des centres-villes.

En effet, en moins de dix ans, le sentiment d'inégalité entre les territoires s'est accru en raison d'investissements orientés vers les liaisons entre les métropoles, au détriment des territoires ruraux dépourvus de solutions de mobilité ou des quartiers enclavés.

En moins de dix ans, le secteur de la mobilité a connu des transformations profondes liées aux nouvelles technologies et aux nouveaux usages, comme le véhicule électrique, le transport à la demande ou l'autopartage, nécessitant une adaptation de nos textes de loi.

Enfin, en moins de dix ans, la sensibilisation à l'urgence climatique a progressé, à l'heure où le transport, premier secteur émetteur de CO₂, reste à l'origine de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. C'est à ces différents défis que le présent projet de loi apporte des réponses nombreuses et concrètes.

La commission des affaires économiques s'est saisie pour avis de quinze articles au titre de ses compétences en matière d'industrie et d'énergie. Je ne doute pas que notre commission saura apporter une contribution éclairée sur ce texte, à travers sa connaissance du monde économique, de l'industrie et de l'innovation.

En outre, cette saisine trouve sa cohérence à travers l'ambition de faire émerger des solutions, des mobilités plus propres, plus innovantes, et de développer de réelles alternatives à la voiture individuelle thermique. L'industrie des transports, en particulier l'industrie automobile, se trouve à un carrefour de son histoire et à l'aube d'une révolution comparable à celle qui a vu le passage de l'hippomobile à l'automobile au début du XX^e siècle. Cette révolution est triple et comprend le passage à une motorisation majoritairement électrifiée, le développement du véhicule autonome et l'apparition de nouveaux usages rendus possibles par les deux ruptures technologiques précédentes.

Cette révolution industrielle se conjugue avec l'inscription d'objectifs écologiques ambitieux fixés par l'Union européenne et la France. La France s'est ainsi engagée à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et à mettre fin à la vente de véhicules émettant des gaz à effet de serre d'ici à 2040. L'Union européenne a, quant à elle, adopté l'obligation pour les constructeurs automobiles de mettre sur le marché européen à partir de 2020 des véhicules particuliers neufs émettant en moyenne moins de 95 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre parcouru, sachant que la moyenne française était de 118,5 grammes fin 2017. La méconnaissance de ce taux expose les constructeurs à des sanctions financières conséquentes. En cohérence, le contrat stratégique de la filière automobile 2018-2022 s'engage à multiplier par cinq d'ici à 2022 les ventes annuelles de véhicules 100 % électriques.

Afin de nous donner les moyens de remplir ces objectifs, le projet de loi comprend une série de nouvelles mesures fortes de soutien aux mobilités plus propres.

Tout d'abord, il entend faciliter et encourager l'installation de bornes de recharge électriques. Les bornes sont un point essentiel du développement de la mobilité électrique. La peur de se retrouver sans point de charge à proximité est le premier frein psychologique à l'acquisition d'un véhicule électrique. Ainsi, pour accompagner la hausse à venir des ventes de véhicules électriques et atteindre l'objectif de 100 000 bornes, un changement d'échelle est nécessaire. C'est la raison pour laquelle les articles 23 et 24 du présent projet de loi mettent en œuvre trois engagements du Gouvernement inscrits dans le contrat stratégique de la filière automobile précédemment cité.

Tout d'abord, la prise en charge des coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique publiques *via* le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE) est portée de 40 à 75 %. Le niveau de prise en charge devra notamment être subordonné aux besoins d'équipement du territoire. Cette mesure ayant été prévue pour une durée de trois ans et le projet de loi ayant pris un peu de retard depuis sa rédaction, je proposerai une application de la mesure jusque fin 2022, contre 2021 dans le projet initial.

Ensuite, les obligations de pré-équipement et d'équipement en borne des bâtiments neufs ou rénovés sont renforcées. Ayant constaté qu'aucune mesure de contrôle n'était prévue

concernant ces obligations, je vous proposerai, par amendement, d'inclure ces obligations dans le champ d'application du contrôle du respect des règles de construction.

Enfin, le droit à la prise bénéficiant aux occupants de places de stationnement d'un immeuble collectif sera clarifié et élargi. Le texte entend ainsi rendre effectif et équitable le droit à la prise pour tous les citoyens car, aujourd'hui, obtenir l'autorisation d'installer une borne de recharge dans sa copropriété est un véritable chemin de croix. Le droit actuel prévoit un délai maximal de neuf mois entre la demande initiale d'un locataire ou occupant de bonne foi et la réponse du syndic : de tels délais sont clairement incompatibles avec les délais d'acquisition d'un nouveau véhicule. C'est pourquoi je vous proposerai un amendement afin de réduire le délai de réponse du syndic à trois mois.

Par ailleurs, l'application actuelle du droit à la prise est susceptible de créer des inégalités entre les occupants d'un même immeuble collectif. Au-delà de deux ou trois emplacements équipés par des bornes de recharge, le système électrique commun de l'immeuble doit en effet être adapté pour augmenter sa puissance. Si les premiers occupants peuvent assumer seuls les coûts consistant à tirer un câble et à brancher leur prise sur le tableau électrique, à partir d'un certain seuil, le copropriétaire se heurtera à la nécessité de revoir l'ensemble du système électrique, à un coût bien supérieur, et ne pourra donc pas exercer son droit individuel à la prise. Mon intime conviction est que l'installation d'infrastructures collectives dans les parkings, dans l'ensemble des copropriétés, est inévitable à long terme. Si nous voulons que le véhicule électrique se déploie conformément aux objectifs que s'est fixés la France, l'équipement des copropriétés en infrastructures collectives est le seul moyen de permettre le développement de véhicules électriques pour tous et de garantir l'égalité entre les citoyens. Je n'ai cependant pas proposé d'obliger les copropriétés à s'équiper d'une telle infrastructure collective ; les coûts des travaux, de 5 000 à 10 000 euros par copropriété, constitueraient une obligation trop lourde, difficilement supportable pour l'ensemble des copropriétés.

Ensuite, le Sénat, par l'article 25 *bis* A, a souhaité imposer aux régions, *via* les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), la définition d'un cadre de déploiement des bornes de recharge de véhicules électriques et de stations d'avitaillement de gaz pour véhicules. Je partage cette volonté de planification et de coordination. Cependant, il ne me semble pas opportun d'alourdir le document déjà très fourni qu'est le SRADDET ; ces plans de déploiement de bornes et de stations pourraient être intégrés dans les contrats opérationnels de mobilité conclus à l'échelle de chaque bassin de mobilité entre la région, les autorités organisatrices de mobilité, les syndicats mixtes de transport et les départements concernés, prévus à l'article 4 du texte.

Au reste, les mesures du texte ne se limitent pas à la mobilité électrique, qui ne peut encore couvrir l'ensemble des usages. Le texte prévoit ainsi un soutien au gaz naturel pour véhicules, GNV et bioGNV, énergie de transition et de niche particulièrement adapté aux poids lourds, aux autobus et aux véhicules industriels. Comme pour le véhicule électrique, le développement du gaz et du biogaz dans les transports passe par la réalisation dans les trois ou quatre prochaines années d'un réseau de stations d'avitaillement adapté. C'est pourquoi l'article 25 sur lequel notre commission est saisie au fond crée un dispositif de complément de rémunération pour les producteurs de biogaz par méthanisation ou stockage de déchets dont le biogaz ne peut être injecté dans les réseaux de gaz naturel faute de réseau. Il prévoit également que les stations GNV puissent être raccordées aux réseaux 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 les réseaux de transport.

Par ailleurs, le Sénat a souhaité introduire de nouvelles obligations pour le verdissement des flottes. Dans la réglementation actuelle, l'État se voit imposer l'obligation d'acquérir au moins 50 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement de ses flottes ; pour les collectivités, ce taux est de 20 %. Le Sénat a durci les obligations applicables aux loueurs de véhicules, aux taxis et voitures avec chauffeur (VTC) à partir de 2022, en portant de 10 à 20 % la part minimale de véhicules propres devant être acquis lors du renouvellement de leur flotte. De plus, il a introduit une nouvelle obligation pour les entreprises ayant plus de cent véhicules, qui devront accueillir au moins 10 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes à partir de 2025. Je proposerai par un amendement d'aller plus loin s'agissant des entreprises, en portant à 20 % le taux minimal d'acquisition à compter de 2025, afin que le taux soit uniforme pour tous les acteurs, à l'exception de l'État central, qui se doit d'être vertueux, avec un taux de 50 %.

Pour rendre ces obligations pleinement effectives, je proposerai aussi de les assortir d'un mécanisme de sanction et de suivi public inspiré du principe du *name and shame*. Sans sanction prévue dans la loi, ces obligations risqueraient en effet de ne demeurer que théoriques.

Troisième point, le texte crée un cadre juridique favorable aux innovations en matière de véhicules autonomes et connectés. La deuxième grande révolution mise en œuvre actuellement dans l'industrie automobile réside dans l'automatisation des véhicules. La loi PACTE adoptée en lecture définitive par l'Assemblée nationale le 11 avril dernier assouplissait le cadre juridique permettant l'expérimentation de véhicules autonomes sur les voies publiques, afin de les encourager et de les faciliter ; l'article 12 du présent projet de loi procède au passage à l'étape suivante en habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnances pour définir un cadre juridique pérenne permettant la circulation à l'usage commercial sur la voie publique de véhicules partiellement ou totalement automatisés. D'après les dernières projections, des véhicules autonomes de niveau 3 pourraient être commercialisés en 2020 et des véhicules de niveau 4, actuellement à l'essai, pourraient l'être d'ici à 2022.

Enfin, selon moi, 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, il me paraît 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. Cette inscription doit s'accompagner de la fixation d'objectifs intermédiaires vérifiables pour que les pouvoirs publics fassent régulièrement le point sur les perspectives d'atteindre cet objectif en 2040 et sur la nécessité d'adapter nos politiques publiques.

De la même manière, il est nécessaire d'anticiper les prochains défis technologiques associés au déploiement massif des véhicules électriques et, à ce titre, d'encourager la bidirectionnalité des flux d'électricité entre les bornes et les véhicules. Cette technologie, surnommée *vehicle to grid* (V2G), permet aux batteries des véhicules électriques branchées de servir de capacité de stockage pour le réseau électrique. Elle est une solution d'avenir pour la gestion du réseau électrique, en particulier dans le cadre de déploiement des énergies renouvelables dont les capacités de production ne sont pas constantes. Ce projet de loi est l'occasion de donner une impulsion en la matière afin d'encourager le développement des véhicules électriques acceptant la bidirectionnalité des flux d'électricité.

M. le président Roland Lescure. La parole est aux orateurs des groupes.

Mme Célia de Lavergne. Ce projet de loi « Mobilités » est un projet de loi très attendu, d'abord parce qu'il est la résultante des Assises nationales de la mobilité qui se sont tenues fin 2017 : c'est un travail des professionnels comme des citoyens dans les territoires, et nous sommes de nombreux députés, notamment à La République en Marche, à avoir organisé des ateliers législatifs citoyens partout sur les territoires. Il est très attendu également par nos concitoyens, qui ont largement exprimé leur inquiétude face à l'évolution des prix à la pompe, sujet qui a mobilisé les Françaises et les Français et pour lequel nous apportons aujourd'hui des réponses pratiques et concrètes dans ce projet de loi.

Le manque de solutions de mobilité est une source d'inégalité, d'injustice, de fragilité et parfois de fracture territoriale. Il est donc essentiel d'apporter dans ce projet des réponses concrètes, en particulier pour les territoires ruraux. C'est aussi un enjeu économique et c'est la raison pour laquelle notre commission s'est saisie pour avis. On parle de filières industrielles, économiques, à structurer ; certaines déjà déployées, d'autres à faire émerger, comme l'hydrogène, dont on sait qu'il est un enjeu important et une solution alternative au tout électrique.

Nous sommes face à une urgence environnementale : vous l'avez rappelé, Monsieur le rapporteur pour avis, et je tiens à souligner la qualité de votre propos préliminaire ainsi que du rapport que vous avez produit. Pas moins de 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre en France sont directement liées au transport. Les Français nous ont d'ailleurs interpellés, lors du Grand débat, sur l'urgence écologique. Ce projet de loi est l'occasion de leur apporter une réponse et d'accélérer le rythme en posant le principe de la fin des ventes de véhicules polluants d'ici à 2040.

Nous sommes donc à un moment clé, à la fois politique et technologique. Moment clé politique : dans ce projet de loi, l'État réinvente sa manière d'intervenir. Il inscrit les financements sur dix ans de ses politiques d'infrastructures de transports et de mobilité ; il propose des outils pour faciliter les politiques de mobilité et mobiliser l'ensemble des acteurs. On sait que les solutions sont diverses sur le territoire et qu'elles doivent rassembler tous les acteurs. C'est aussi un moment clé technologique : des filières émergent, qu'il faut structurer, accompagner, accélérer. Dans ce moment clé, il faut donc faire preuve d'ambition et de méthode. C'est l'objet de ce projet de loi et nous avons hâte d'en commencer l'examen.

M. Julien Dive. Oui, la mobilité est un enjeu pour les territoires, particulièrement les territoires ruraux et enclavés où la mobilité est ce qui permet d'accéder aux soins, à la formation, à l'emploi, et de créer du tissu économique. Dans un contexte comme celui que nous connaissons, la mobilité, avec en toile de fond l'enjeu de l'empreinte environnementale, est d'autant plus cruciale.

Des annonces et des propositions sont faites dans ce projet de loi, mais on peut se poser la question des moyens dégagés pour financer les infrastructures : ainsi le projet Lyon-Turin, ou encore le canal Seine-Nord Europe que nous attendons depuis de nombreuses années dans les Hauts-de-France.

Il y a aussi des ratés. Pour un projet qui a pris dix-huit mois de travail, émanant des Assises nationales de la mobilité de septembre 2017, on aurait pu s'attendre à un texte complet ne ratant aucun sujet. Or le superéthanol manque cruellement d'affichage dans ce texte. Au moment où les salariés des sucreries manifestent, aujourd'hui même, devant l'ambassade d'Allemagne à Paris, où nous nous battons pour sauver des sites de sucrerie en Normandie et en Picardie, où les agriculteurs sont de plus en plus inquiets pour leurs

débouchés dans la filière betterave-sucre, l'éthanol apporte une réelle solution pour la mobilité comme pour nos exploitations agricoles. Le superéthanol, je le rappelle, c'est une réduction de 50 % des gaz à effet de serre et de 90 % des émissions de particules fines. Nous sommes certes attachés au développement des véhicules électriques et à d'autres solutions telles que l'hydrogène, mais il ne faut pas non plus oublier des solutions telles que le superéthanol. Nous souhaitons réaffirmer que c'est un enjeu économique pour nos territoires.

M. Max Mathiasin. Le texte dont nous allons débattre est l'un des projets de loi les plus attendus de cette législature. De la mobilité dépendent en effet beaucoup d'aspects de la vie de nos concitoyens : le travail, les liens socio-économiques, les liens amicaux, l'accès à la culture et aux loisirs... L'offre de transport est un enjeu particulièrement important en milieu rural, où les Français sont souvent sans alternative à la voiture pour aller travailler. Certains d'entre eux sont même assignés à résidence à cause des zones blanches de la mobilité. C'est notamment dans cette inégalité en matière de déplacement que le mouvement social que nous connaissons depuis plusieurs mois a pris ses racines. Ce projet de loi entend y répondre en proposant une nouvelle carte des compétences et des solutions de déplacement innovantes pour limiter l'usage de la voiture personnelle et respecter nos engagements en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Pour la partie du texte qui nous intéresse aujourd'hui, la commission des affaires économiques est saisie au fond de plusieurs articles relatifs à l'énergie et qui recueillent l'assentiment du groupe MODEM et apparentés. Nous défendons, en effet, depuis plusieurs mois, un mix énergétique intelligent destiné à développer une palette d'énergies plus respectueuse de l'environnement, tout en soutenant des filières pourvoyeuses d'emplois. Les articles en question vont tout à fait dans ce sens puisqu'ils visent à favoriser le développement des carburants alternatifs grâce à l'émergence d'unités de méthanisation éloignées des réseaux de gaz, à l'élargissement des possibilités de raccordement des stations de ravitaillement aux réseaux de transport pour accélérer le maillage du territoire, à la prise en compte du déploiement des stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé, au fléchage des certificats d'économie d'énergie vers le secteur des transports pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Ces articles envoient un signal positif aux constructeurs automobiles. Ils favorisent la diversité d'énergies en fonction des usages, dans un objectif unique de transition écologique et énergétique.

J'ai déposé au nom de mon groupe plusieurs amendements qui visent à mettre en place un dispositif de soutien au biométhane non injecté dans les réseaux, seulement pour un usage mobilité et uniquement lorsque les réseaux de gaz sont trop éloignés.

De même, les carburants alternatifs sont divers et il importe que tous soient représentés dans le texte : l'électricité et le gaz mais également l'hydrogène. De nombreuses études attestent du rôle que peuvent jouer les carburants alternatifs tels que les GNV et bioGNV, l'hydrogène et les biocarburants, dans l'atteinte de plusieurs objectifs de la politique énergétique, qu'il s'agisse de la baisse des émissions de gaz à effet de serre, de la réduction de la consommation énergétique primaire des énergies fossiles, du relèvement de la part des énergies renouvelables ou encore de la contribution aux objectifs de réduction de la pollution atmosphérique. C'est la raison pour laquelle je me réjouis de l'article 8 qui vise à favoriser le développement des bioGNV et de l'hydrogène dans les territoires de Guadeloupe, de Martinique, de Guyane et de La Réunion. Ces avancées doivent être soutenues et encouragées.

M. Antoine Herth. Je salue l'initiative du Gouvernement de présenter une loi d'orientation sur la mobilité, tant il est besoin de fixer un horizon sur un sujet très complexe et qui touche le quotidien de nos concitoyens. S'il y a peut-être un article qu'il faudrait mettre en avant plus que les autres, c'est l'article 1^{er} du titre I^{er} concernant le droit à la mobilité. Je suis convaincu que les régions font un travail très intéressant avec les SRADDET ; en revanche, lorsqu'on regarde ces dossiers, on se rend compte qu'il y a beaucoup de « trous dans la raquette » en matière de mobilisation des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Nous avons donc réellement besoin d'organiser les compétences pour apporter des réponses adaptées à la problématique de chaque territoire.

Nous pouvons bien sûr nous réjouir du fait que le Gouvernement programme sur le long terme les investissements dans les infrastructures. Cependant, la question du financement, en particulier celui du transfert modal, va se reposer très vite. Nous avons quelques souvenirs de diverses taxes qui ont connu un destin funeste ; il faudra également clarifier cet aspect des choses.

Ce qui me paraît très important pour notre commission, c'est le défi industriel qui se trouve derrière cette transformation de nos modes de transport. Dans une publication automobile parue il y a peu, j'ai lu une étude qui comparait des véhicules diesel récents à des véhicules essence de même génération ; en réalité, les véhicules diesel émettent aujourd'hui moins de CO₂ et moins de NO_x que des véhicules essence. Cela montre qu'il ne faudrait pas passer trop vite sur les efforts déployés par l'industrie pour « purifier » les véhicules. En tout cas, se posera la question de l'E85 ; le groupe UDI, Agir et Indépendants déposera un amendement sur ce sujet.

Sur l'hydrogène, peut-être faudrait-il se poser la question de la manière dont il est produit, à savoir du craquage du gaz ; il est dommage d'avoir recours à une ressource fossile pour produire un gaz qui, lui, est totalement propre.

En ce qui concerne l'électricité, il faut évidemment améliorer le maillage des bornes sur l'ensemble du territoire car c'est aujourd'hui un facteur limitant. Il faudrait également se poser la question de la fabrication des batteries ; j'ai vu avec intérêt que le ministre de l'économie avait signé un projet de pôle européen de construction de batteries. C'est un sujet majeur auquel notre commission doit porter toute son attention.

Par ailleurs, je voudrais connaître votre point de vue concernant les propos de M. Carlos Tavares, qui a annoncé que le groupe PSA stoppait ses investissements dans le développement de véhicules autonomes. Se pose également la question de la manière dont on assure l'autonomie des véhicules, en particulier le positionnement, sachant que le réseau GALILEO ne sera opérationnel qu'en 2022. Nous avons donc quelques délais à prévoir.

Je regrette enfin, Monsieur le président, que, pour un sujet aussi important que l'automobile, nous n'ayons pas eu le temps de faire un peu de *benchmark* avec nos voisins allemands, leaders européens en matière de construction automobile. Les choix français devraient être « raccord » avec les choix allemands si nous voulons imposer une vision européenne sur ce sujet.

M. Alain Bruneel. La mobilité est une question importante, pour ne laisser aucun citoyen « sur le bord de la route », mais aussi s'agissant de l'environnement, puisque 48 000 décès par an sont dus à la pollution, en particulier aux particules fines, dont 6 600 dans la région des Hauts-de-France. Il existe une attente énorme pour mieux respirer ; il y a aussi

des manifestations, où la jeunesse est particulièrement présente, qui alertent sur le climat et réclament des décisions concrètes.

Ce n'est pas la première fois que les questions environnementales sont à l'ordre du jour puisque, en 2007, le Grenelle de l'environnement fixait pour objectif d'atteindre 25 % pour la part modale du fret non routier à l'horizon 2022 ; force est malheureusement de constater que nous sommes encore loin du compte, le transport routier totalisant à lui seul 85 % des acheminements de marchandises, contre 10 % pour le rail et 2 % pour le fluvial. Entre 2000 et 2014, le fret ferroviaire a connu une diminution drastique de son activité, passant de 52 à 32 millions de tonnes de marchandises, soit une baisse de 40 %.

Concernant les voyageurs, on sacrifie également les lignes SNCF, notamment dans la ruralité ; si je prends le cas du territoire de Douai, l'objectif de la SNCF est de supprimer trois TGV Douai-Arras-Paris sur sept. Je pense qu'il faut favoriser le transport collectif, notamment par la gratuité des transports pour les scolaires, mais également en réfléchissant dès à présent à la gratuité totale.

Par ailleurs, la question de l'aménagement du territoire, dont tout le monde reconnaît l'importance, se pose également au moment de l'implantation de zones d'activité : or, souvent, on décide d'implanter une zone d'activité et c'est seulement après que l'on se préoccupe des moyens de mobilité pour s'y rendre. C'est une question très importante mais qui se représente trop souvent, et l'on n'en discute plus. Or bon nombre d'apprentis, de salariés, tous ceux qui n'ont pas de moyen de locomotion ne peuvent se faire embaucher dans une zone d'activité s'ils n'ont pas de moyens de transport pour s'y rendre. C'est une question fondamentale, à laquelle il faut réfléchir.

Enfin, je partage les réflexions concernant l'hydrogène.

M. François Ruffin. Notre commission s'est rendue au marché de Rungis dans le cadre des États généraux de l'alimentation. Nous avons parcouru les rayons de poissons, de viande, de fruits et légumes. Or nous apprenons aujourd'hui que le train qui, depuis quarante ans, apporte les fruits et légumes depuis Perpignan jusqu'au marché de Rungis risque très fortement d'être supprimé : cela revient trop cher de changer ses 82 wagons réfrigérés, ils seront donc remplacés par l'équivalent, à l'année, de 20 000 camions... C'est un choix, le choix du marché, et je ne vois pas dans le présent texte ce qui nous permettra de l'infléchir.

Si j'ai, pour être honnête, seulement survolé le projet de loi, j'ai lu en revanche la longue note de vingt-quatre pages préparée par les collaborateurs de groupe et je vois la vision qui se trouve derrière. Un collègue parlait d'horizon : j'ignore quel est l'horizon. Comment, par exemple, allons-nous parvenir à réduire les transports inutiles ? En trente ans, les transports de marchandises ont été multipliés par deux dans ce pays. Comment allons-nous les diminuer ? Je ne vois pas la réponse dans ce texte. Dans les années 50-60, le choix a été fait de basculer le fret du rail vers la route. Nous sommes aujourd'hui à 85 % de route ; en trente ans, la part du rail est passée de 30 % à moins de 10 %. Je ne vois rien dans le texte qui permette d'infléchir cette orientation.

Je ne vois rien non plus sur le transport de personnes. On dirait que le principe est acté : on fait voyager les gens dans des cars le long des lignes ferroviaires. C'était le choix de M. Macron quand il était ministre de l'économie. Ce texte ne contient rien qui permette d'y changer quoi que ce soit.

On nous parle de 14,5 milliards d'euros d'investissements dans les transports et c'est sans doute une bonne chose, mais quelle logique va prévaloir ? Sera-ce à nouveau une logique de grands projets ? Je pense qu'il faut en finir avec les grands projets, comme le Lyon-Turin ; même dans ma région, je ne suis pas très favorable au canal Seine-Nord. La question est de savoir comment retrouver de la proximité et cela ne passe pas par des grands projets. Je ne vois rien dans le texte qui renoue avec cette proximité, avec les gares de bourg qui continuent au contraire de fermer, avec les trains de nuit que l'on continue de supprimer. Je crois beaucoup au ferroviaire. Or là, on a le sentiment qu'il s'agit de mettre un pansement sur une hémorragie de CO₂, avec 30 % des gaz à effets de serre liés aux transports, une part qui continue d'augmenter. Au lieu de nous mettre à la hauteur des ambitions, nous allons discuter aujourd'hui de bornes électriques, de trottinettes et de biogaz... Cela ne me paraît pas à la hauteur d'un enjeu dont les scientifiques nous rappellent quotidiennement le côté fatal et tragique.

Enfin, nous souhaitons poser la question du transport aérien sur les vols intérieurs, mais nos amendements ont été déclarés irrecevables... Tout simplement parce que le texte n'aborde pas la question du transport aérien. Comment se fait-il qu'un texte sur les transports ne pose pas cette question alors que les vols intérieurs augmentent chaque année de 4 % ? C'est une marginalisation de la dimension écologique.

Bref, en lisant ce texte, je ne vois pas clairement posée la question de la répartition entre le rail, la route et le transport aérien.

M. Dominique Potier. La mobilité, avec l'industrie et l'habitat, représente 80 % des causes pouvant influencer sur le changement climatique. Nous sommes donc sur un sujet absolument majeur. Le Président de la République a évoqué hier la question de la biodiversité comme une cause au moins aussi importante que le climat. Nous sommes au bord d'un risque d'effondrement majeur, qui mettrait en cause tout ce qui lie nos sociétés, tout ce qui fait notre économie. Nous sommes donc face à ce qui devrait être une priorité absolue.

Dans ce contexte, on peut se demander si ce texte sur la mobilité est à la hauteur des enjeux. Force est de constater, même si cela ne le condamne pas entièrement pour autant, que ce texte n'est pas à la hauteur. Il apporte des avancées, sur lesquelles nous conduirons un travail de discernement : ma collègue Marie-Noëlle Battistel apportera des précisions sur les questions de la montagne, sur les réseaux de proximité et sur l'hydrogène ; nous proposerons de façon pragmatique quelques éléments d'amélioration.

Cela ne nous empêche pas de souligner cinq points faibles qui touchent à des questions plus structurelles, et qui recouperont certaines des interventions précédentes, notamment celle de M. François Ruffin.

Le premier concerne le lien entre l'urbanisme et la mobilité. Les lois Grenelle et la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) avaient essayé de concilier espace et mobilité. Nous sommes loin du compte, tant dans la consommation foncière que dans les impacts d'infrastructure. Nous devons réfléchir à un urbanisme et à des modes de vie et de production qui limitent eux-mêmes les mobilités des marchandises et des personnes, définir d'autres concepts de mobilité ; or rien dans ce texte n'y invite. Plus grave peut-être, il n'y a rien qui nous aide à penser les mobilités dans leur ensemble. Pour prendre un seul exemple, sur lequel nous avons beaucoup travaillé dans le Grand Est, c'est celui de la vallée de la Moselle et du lien entre l'axe nord, celui du Luxembourg, et celui de Lyon sur l'A31 *bis* : toutes les réflexions qui traversent la Lorraine ont buté sur une vision de l'État

exclusivement centrée sur le transport automobile et routier, et qui n'envisageait pas sur ce même axe une réactivation des moyens fluviaux et ferroviaires. Il a fallu mener un combat politique pour que nous pensions globalement les mobilités et que nous renoncions à ce qui était devenu un dogme : le caractère inéluctable de la croissance du trafic routier. Bref, penser globalement l'urbanisme et la mobilité, repenser la mobilité de façon multimodale reste aujourd'hui un angle mort de nos politiques publiques, et je crains que cette loi ne permette pas de poser les problèmes en ces termes alors que c'est en amont qu'il faut traiter les sujets.

Le deuxième angle difficile, c'est celui de la fiscalité où l'on aurait pu à tout le moins poser quelques principes. Nous savons qu'en reculant sur la taxe carbone, nous avons renoncé à son utilisation intelligente, qui aurait pu être au service de la création d'infrastructures, de développement de nouvelles mobilités.

Ce renoncement va nous coûter cher au moment où, troisième point, le financement de la mutation des infrastructures et des technologies va faire défaut dans la lutte contre le changement climatique.

Quatrièmement, je n'arrive pas à comprendre que, sur le plan politique, Mme la présidente Barbara Pompili et vous-même, Monsieur le président, ayez pu acter que la question de l'aérien était irrecevable dans un projet sur les mobilités. J'ai posé il y a dix-huit mois une question au Gouvernement – et j'attends toujours la réponse – concernant la taxation du kérosène sur les vols intérieurs. Alors que c'est redevenu une question populaire avec le mouvement des « Gilets jaunes », je trouve scandaleux qu'elle ne soit pas traitée dans ce texte.

Enfin, j'appelle l'attention, dans la tradition sociale-démocrate qui est la nôtre, d'un transfert sur les collectivités et les entreprises pour les chèques mobilité durable qui dépendent par trop de la différence des richesses de ces territoires et de ces entreprises, ce qui pourrait créer une inégalité de fait pour nos concitoyens.

M. Roland Lescure. Nous avons jugé irrecevables les amendements qui ne s'appliquaient pas aux articles dont nous avons été saisis pour avis. Cela ne préjuge pas de la position de la commission du développement durable, pour laquelle la limite du dépôt des amendements est jeudi.

M. François Ruffin. Nous avons envoyé un courrier à la présidente de la commission du développement durable.

M. le président Roland Lescure. J'imagine qu'elle y répondra. Sinon, je lui demanderai les raisons pour lesquelles elle a décidé dans ce sens.

Deux autres collègues ont demandé à prendre la parole dans cette discussion générale.

M. Daniel Fasquelle. C'est un texte finalement assez décevant. Au regard des enjeux en termes de pouvoir d'achat et d'écologie, et au vu de la fracture territoriale que vivent douloureusement une partie de nos compatriotes, ce projet apporte une réponse plutôt mitigée, voire modeste.

Il est aussi peu cohérent et relativement confus. Cela s'explique puisque vous aviez préparé un texte mais le mouvement des Gilets jaunes vous a forcé d'urgence à retirer des articles et à en rajouter d'autres, ce qui donne au final une impression d'ensemble qui ne

convainc pas. Mme de Lavergne a indiqué que vous aviez organisé des ateliers, le Gouvernement en a organisé aussi ; vous avez été tellement perspicaces que vous n'avez pas vu venir le mouvement des Gilets jaunes ! Cela témoigne d'une petite déconnexion...

Enfin et surtout, les objectifs poursuivis par ce texte ne sont pas financés. Nous avons tous dans nos circonscriptions, dans nos départements, des projets, notamment de rénovation de lignes ferroviaires, qui n'ont pas de financement. Dans ma circonscription, alors que l'électrification de la ligne entre Rang-du-Fliers et Amiens est inscrite au contrat de plan État-région, le Gouvernement est en train de la pousser sur le côté.

La question des trajets entre le domicile et le travail agite beaucoup la majorité, mais comment tout cela sera financé si finalement une décision est prise ? De même, vous allez passer le bébé aux intercommunalités mais on sait bien que les communautés de communes ont très peu de moyens en milieu rural ; ce n'est donc absolument pas la bonne réponse. Et quelles mesures pouvez-vous prendre face à la montée du prix des carburants ? Peut-on imaginer le cas d'une taxe flottante ? Qu'attendez-vous pour réagir à cette montée des prix ? C'est la principale question que se posent, face à leurs problèmes de mobilité, un grand nombre de nos concitoyens.

M. Pierre Cordier. L'article 1^{er} A du projet de loi dispose que l'objectif de la loi est d'« améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, renforcer les offres de déplacements du quotidien ». Je souhaite vous faire part d'inquiétudes dans nos territoires concernant les canaux, comme dans le département des Ardennes, où Voies navigables de France (VNF), principalement, évoque l'abandon de certains canaux, ce qui pose des questions d'enjeu économique et touristique pour nos territoires. Comment s'articulent les choses s'agissant de cette question des canaux, certains étant moins fréquentés que d'autres, nous en sommes conscients ? Je souhaiterais être rassuré sur ce point. Les Ardennes ne sont pas le seul territoire concerné et j'invite mes collègues à s'intéresser à cette question, car on remet en cause la pérennité d'initiatives publiques et privées engagées à proximité de ces voies, l'aménagement de voies de circulation à vélo, la création de gîtes ruraux, etc. Ce serait vraiment un mauvais message de remettre ces voies navigables en cause.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Monsieur Dive, vous avez évoqué deux points. Le premier concernait les moyens pour financer les infrastructures. Je voudrais vous rassurer : sur l'ensemble du quinquennat, entre 2017 et 2022, nous allons augmenter de 40 %, soit 4 milliards d'euros, les moyens consacrés au financement des infrastructures. Ce n'est quand même pas anodin ; ce ne sont pas des « clopinettes », si je puis dire. Au total, ce sont donc 13,4 milliards d'euros qui vont être consacrés aux infrastructures pendant le quinquennat. Pour le quinquennat d'après, entre 2023 et 2027, 1 milliard d'euros supplémentaires sont prévus. Il s'agit donc de moyens colossaux. Rappelons tout de même qu'en matière d'infrastructures, au cours des trente années précédentes, beaucoup de promesses avaient été faites, mais qu'on avait promis beaucoup plus que ce qu'on avait en poche. Au final, il manquait 10 milliards d'euros pour régler la facture...

Pour notre part, nous avons décidé de mettre les choses sur la table, d'examiner quels sont les projets prioritaires, en l'occurrence ceux qui correspondent aux déplacements du quotidien. Autrement dit, plutôt que d'ouvrir de nouvelles lignes TGV pour ceux qui partent en vacances ou en week-end, nous allons refaire des lignes de TER et d'Intercités, nous allons rénover des routes, engager des travaux sur les nœuds ferroviaires, pour faire en sorte que les personnes qui prennent au quotidien le train ou la voiture ou qui empruntent des canaux

bénéficient de véritables améliorations, et surtout aient accès à des solutions alternatives à la voiture.

Tel était l'objectif du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Celui-ci a rendu son rapport, dans lequel différents scénarios étaient décrits. C'est le scénario 2 qui a été retenu, avec l'objectif d'affecter, à partir de 2020, 500 millions d'euros supplémentaires à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Les moyens d'y parvenir, sur le plan fiscal, seront précisés par la ministre des transports à l'occasion du budget 2020.

Votre second point, Monsieur Dive, concernait le bioéthanol. Vous disiez qu'il serait dommage de rater l'occasion d'en parler. L'examen d'un texte au Parlement a justement l'avantage de permettre d'aborder tous les sujets et, si certains sont intéressants, de faire en sorte qu'ils recueillent les voix d'une majorité de parlementaires. Si le sujet nous paraît intéressant, rien n'interdit de l'intégrer dans la loi. En revanche, j'aurais tendance à remettre en cause votre chiffre de réduction 50 % des émissions de CO₂, sachant que, dans la réalité, la transformation des végétaux en carburants procède d'une démarche plus incrémentale que révolutionnaire ; mais nous aurons l'occasion d'y revenir. Sachez tout de même que l'investissement pour l'acquisition d'un boîtier permettant d'adapter un moteur au bioéthanol est limité : au vu de son prix et compte tenu de la différence de coût existant entre le carburant au bioéthanol et les carburants classiques – la fiscalité étant beaucoup moins élevée sur le premier que sur les seconds –, quelques mois suffisent pour l'amortir. C'est une manière d'inciter au développement de ce produit. Je crois d'ailleurs savoir que, depuis de nombreux mois, les bioéthanol connaissent une croissance très forte.

Monsieur Herth, s'agissant du droit à la mobilité, vous avez totalement raison : depuis très longtemps, les collectivités se plaçaient dans une logique de transports, autrement dit d'infrastructures : bus, métros, trams, etc. L'idée est vraiment de passer à une logique de mobilité, en partant du citoyen et de ses besoins, pour ensuite réfléchir à un système cohérent comprenant non seulement les transports mais également tous les autres aspects de la mobilité, notamment les moyens de transport individuel, avec la voiture, le vélo et tout autre moyen de déplacement, y compris à pied.

Vous posiez aussi la question du financement. Je vous renvoie à ce que j'ai répondu à M. Dive, à savoir l'augmentation de 40 % des moyens attribués à l'AFITF pour financer les projets et les 500 millions d'euros supplémentaires qui seront consacrés aux transports entre 2020 et 2030. Les aspects fiscaux seront précisés par la ministre des transports à l'occasion du budget 2020.

En ce qui concerne les défis industriels, je comprends vos arguments en faveur du diesel : il est vrai que les constructeurs ont fait beaucoup d'efforts et que la norme Euro 6 apporte une amélioration s'agissant des particules fines et du NOx. Reste que le diesel est une source de pollution en CO₂. Or nous avons des objectifs très clairs : la neutralité carbone en 2050 et l'abandon des véhicules émettant des gaz à effet de serre en 2040. Ce sont là les objectifs de long terme ; les étapes intermédiaires permettant de les atteindre ne me semblent pas consister à investir encore dans le diesel alors qu'il faut préparer tout un ensemble de révolutions technologiques.

Ajoutons que le Gouvernement et le législateur se doivent de respecter une certaine neutralité technologique : nous ne saurions dire qu'il faut tout miser sur l'hydrogène, sur l'électrique avec batterie, sur le bioéthanol, sur le GNV – ou que sais-je encore. Nous devons

mettre en place un environnement normatif permettant à chaque acteur de jouer sa carte, dans la logique de la libre concurrence, tout en fixant des objectifs très clairs, et notamment celui d'aboutir à des véhicules très propres. Actuellement, les véhicules émettent 115 grammes de CO₂ par kilomètre ; à partir de 2020 ou 2021, on en sera à 95 grammes. L'objectif est d'avoir réduit de 37,5 % les émissions de gaz à effet de serre en 2030. En 2040, il faudra avoir des véhicules totalement propres. Telle est notre logique, qui s'inscrit dans le long terme.

En ce qui concerne l'hydrogène, le problème est qu'il faut, pour en produire, quatre fois plus de CO₂ qu'il n'en faut pour obtenir de l'essence ou du gasoil... La manière dont on produit de l'hydrogène actuellement n'est pas du tout propre, vous avez raison. Toutefois, on sait qu'à l'avenir, on sera capable d'en produire par électrolyse, notamment en utilisant les énergies renouvelables – éolienne ou photovoltaïque –, l'idée étant, à des moments où on produit de l'électricité sans pouvoir la consommer, de la consacrer à fabriquer de l'hydrogène, cette fois totalement propre, que l'on pourra utiliser ensuite dans les véhicules. Voilà pourquoi l'hydrogène n'est pas une solution à très court terme pour beaucoup d'usages, mais le deviendra dans quinze ou vingt ans ; c'est donc un sujet important.

Vous parliez également des batteries. C'est un sujet tout à fait passionnant, effectivement, sur lequel, sous l'impulsion de la France et de l'Allemagne – notamment de notre ministre de l'économie, M. Bruno Le Maire –, nous avons enfin commencé à avancer, avec la volonté de créer ce qu'on appelle assez communément un « Airbus des batteries », même si c'est plus compliqué que cela. Pour résumer, la France et l'Allemagne mettent 1,7 milliard d'euros d'argent public, les acteurs privés pouvant eux aussi, de leur côté, apporter des fonds. L'idée est de créer des filières européennes. Cela suppose d'abord de mettre en place un démonstrateur par pays, en France et en Allemagne, puis, dans quelques années, de développer en Europe trois usines de production de batteries.

Nous sommes en effet à la veille d'un saut technologique. Ceux qui connaissent un peu le sujet savent qu'on produit actuellement des batteries liquides ; certains acteurs réfléchissent au développement de batteries solides, qui ne contiendraient plus de métaux rares et seraient capables, à poids égal, de produire beaucoup plus de puissance, ce qui permettrait de doubler l'autonomie des véhicules sans rien changer à leur structure. Cette révolution technologique devrait intervenir d'ici à cinq ans. C'est pour cela que nous misons dès à présent dessus : si nous nous contentons d'utiliser la même technologie que les Chinois, nous ne serons jamais compétitifs. En revanche, si nous arrivons sur le marché en ayant réussi cette innovation technologique, avec un bon produit, nous serons en mesure d'atteindre une masse critique et de gagner des parts de marché. C'est toute la logique de la stratégie franco-allemande, qui va devenir une stratégie européenne et à laquelle beaucoup de pays ont envie de se joindre. Nous espérons que, dans le nouveau Parlement européen qui sortira des élections du 26 mai, il y aura des parlementaires qui seront force de proposition pour avancer encore plus sur le sujet, parce que c'est extrêmement important.

S'agissant des déclarations de M. Tavares sur le véhicule autonome, voici comment je les analyse. PSA est très en retard en matière de véhicules électriques – et il en va de même pour tous les véhicules permettant d'atteindre l'objectif de 95 grammes de CO₂ par kilomètre en 2021. Or, ce constructeur, quoique très présent en Europe, se situe seulement, au niveau mondial, au neuvième ou au dixième rang : il n'a donc pas autant de moyens que des groupes comme Volkswagen, Renault-Nissan-Mitsubishi ou Toyota, capables de s'engager dans plusieurs innovations en même temps. Je pense donc qu'il a fait un choix, en se fixant pour priorité de faire en sorte de respecter en 2021 la réglementation européenne, pour ne pas se retrouver à verser des milliards d'euros d'amende. Ce choix a été fait au détriment du

véhicule autonome, sachant que la plupart des acteurs de ce secteur entrent dans des consortiums. C'est ce qui se passe en Allemagne, où les différents constructeurs automobiles – Volkswagen, BMW, Daimler, etc. – se sont tous mis ensemble pour réfléchir et mettre en commun la création, la recherche et développement et leurs ingénieurs, pour arriver à être compétitifs. En effet, on observe que, l'avancement du véhicule autonome est bien plus le fait des géants du numérique que des constructeurs automobiles classiques. C'est un des enjeux ; c'est pour cela que la France est force de proposition en la matière, sous l'impulsion de Mme Anne-Marie Idrac, qui a été nommée Haute représentante pour le développement des véhicules autonomes par le Gouvernement. L'objectif est d'avoir des normes aussi facilitantes que possible, sans toutefois remettre en cause la sécurité, de manière à déboucher sur de nombreuses expérimentations puis sur la commercialisation de produits.

Monsieur Bruneel, vous évoquiez le fret ferroviaire. Vous avez raison : c'est un sujet fondamental. C'est pourquoi, dans le cadre des débats sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et après l'adoption du texte, de nombreuses initiatives ont été engagées – et sont toujours en cours – pour relancer le fret ferroviaire. Je vous invite à interroger en séance la ministre des transports si vous souhaitez savoir où nous en sommes. Il en va de même pour les petites lignes : comme vous le savez, une étude a été commandée et un rapport est en cours de rédaction sur le sujet. Vous pourrez, là encore, demander des comptes à la ministre. De mon côté, je n'ai pas d'informations particulières à vous fournir, n'étant pas dans le secret des Dieux.

En ce qui concerne les zones d'activité et les moyens de mobilité, vous avez entièrement raison : je connais des exemples concrets, dans ma circonscription, de zones d'activité qui ont été créées sans qu'on se soit demandé comment les milliers de salariés censés y travailler feraient pour y parvenir, en particulier pour se garer s'ils décidaient de prendre leur voiture. C'est effectivement un sujet essentiel, mais il relève des collectivités locales, puisque les questions d'urbanisme sont abordées dans le cadre des plans locaux d'urbanisme (PLU) et, désormais, des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI). Je ne vois pas ce que l'État pourrait imposer, sachant que, si les collectivités locales ont un peu de bon sens – et elles en ont –, elles vont se mettre à y réfléchir. D'ailleurs, le fait qu'elles aient à la fois la compétence mobilité et la compétence urbanisme va leur permettre de faire converger leurs réflexions dans ces domaines et de ne pas voir se reproduire les errements observés il y a quelques années.

Monsieur Potier, vous avez relevé cinq points faibles dans le projet de loi, mais je ne doute pas qu'à travers les amendements que vous allez proposer, vous et vos collègues, vous saurez l'améliorer... Vous évoquiez notamment la question de l'urbanisme et des mobilités : j'ai déjà un peu répondu à M. Bruneel sur ce point. À la suite du mouvement des Gilets jaunes, nous avons entendu de nombreuses personnes appeler à davantage de décentralisations : or, pour le coup, il s'agit de compétences qui relèvent des collectivités locales... Il y a un problème de cohérence à demander que l'État agisse davantage sur ces thématiques tout en appelant à plus de décentralisation – y compris, d'ailleurs, pour des compétences d'ores et déjà décentralisées...

Pour ce qui est de la nécessité de penser les mobilités dans leur ensemble, vous avez totalement raison ; c'est d'ailleurs pour cela que, si les sénateurs ont envisagé le sujet des véhicules électriques à travers les SRADDET, je propose, pour ma part, qu'il soit plutôt traité à travers les contrats opérationnels de mobilité, en intégrant d'ailleurs, au-delà des véhicules électriques et des bornes de recharge, les véhicules roulant à hydrogène ou au GNV et toutes les mobilités alternatives. L'idée est de faire en sorte que l'ensemble des collectivités locales

et des échelons soient vraiment force de proposition. En effet, tantôt ce sont les régions qui sont très en avance sur le sujet, tantôt les syndicats d'énergie, parfois encore les intercommunalités ; il arrive également que, dans certains territoires, il ne se passe strictement rien. Le contrat opérationnel de mobilité permettra de garantir une cohérence globale entre le niveau régional et le niveau des intercommunalités, et de faire en sorte que, là où personne n'agit et ne réfléchit sur le sujet, la région donne au moins quelques indications et préserve une certaine logique.

Concernant la taxation de l'aérien – sujet également abordé par M. Ruffin –, il faut quand même garder à l'esprit le fait que les neuf dixièmes des vols partant de France ou y arrivant sont transnationaux. Autrement dit, si l'on taxait le kérosène uniquement pour les vols intérieurs français, non seulement très peu de vols seraient concernés, mais il serait très simple pour les compagnies aériennes de se ravitailler à l'étranger, par exemple en organisant des vols Milan-Lyon-Paris et repartant aussitôt ailleurs. Ainsi, dans leur tour d'Europe, les avions feraient le plein à l'étranger et non plus en France. Serait-ce vraiment notre intérêt ? C'est un problème qui doit être abordé à l'échelon européen : le niveau national n'est pas celui qui permet d'agir efficacement. Or la liste que je soutiens pour les élections européennes propose justement, dans son programme, d'agir sur ce point, au niveau européen. J'espère que ce sera un des sujets sur lesquels les parlementaires européens, à partir de la rentrée de septembre, pourront agir, pour améliorer les choses.

Vous parliez du chèque mobilité durable : je pense que vous faisiez allusion au forfait mobilité durable, jusqu'à 400 euros. Des discussions sont en cours entre les partenaires sociaux et l'État pour savoir si cela doit être une obligation, ou relever du volontariat. Nous avons entendu dire que, depuis dix-huit mois, les partenaires sociaux avaient l'impression qu'on ne les traitait pas bien. En l'espèce, nous leur disons de se saisir de la possibilité que nous leur donnons de mettre en place le forfait mobilité, qui est un des éléments de la boîte à outils en matière de mobilité. Libre à eux de négocier dans les entreprises pour savoir s'ils veulent le faire ou pas. Cela me paraît la meilleure manière de légitimer les partenaires sociaux, qui sont là pleinement dans leur rôle, celui de défendre l'intérêt des salariés. Concernant le trajet domicile-travail, nous nous situons exactement dans cette perspective.

Monsieur Fasquelle, vous êtes évidemment, comme on vous connaît, critique sur tout texte proposé par la majorité.

M. Daniel Fasquelle. Comme les Français !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je n'en suis pas si sûr,...

M. Fabien Di Filippo. Il est objectif !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis... mais peu importe. Il faut vraiment que vous compreniez que la loi d'orientation des mobilités sera une boîte à outils. Nous créons un certain nombre de possibilités dont chaque citoyen, chaque collectivité locale, chaque acteur, quel qu'il soit, pourra se saisir s'il le souhaite.

M. Daniel Fasquelle. Certes, mais avec quels moyens ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Les moyens ? Vous parliez de pouvoir d'achat. Quand nous mettons en place le forfait mobilité durable, dont vont bénéficier les 5 millions de fonctionnaires, c'est du pouvoir d'achat en plus. Quand nous facilitons le

covoiturage de courte distance, pour les trajets domicile-travail, ce sont autant d'économies très importantes pour les gens. Nous mettons en place une boîte à outils : ensuite, c'est à chaque collectivité locale, à chaque entreprise qu'il revient de développer les solutions qui lui semblent adaptées à sa situation. Nous ne refilons pas le bébé aux collectivités locales, contrairement à ce que vous disiez : nous leur donnons des outils – libre à elles de s'en saisir si elles estiment que c'est légitime.

M. Daniel Fasquelle. Elles n'en ont pas les moyens !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Monsieur Fasquelle, les compétences mobilité sont des compétences qui appartiennent aux collectivités locales et elles ont les moyens de les exercer. Qui plus est, je vous le rappelle, ce n'est pas notre majorité qui les leur a données, mais les précédentes.

M. Éric Straumann. Macron était déjà au pouvoir !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Pour moi, les choses sont donc très claires.

Monsieur Cordier, vous évoquiez les canaux. Je dois avouer que je n'ai pas de connaissances particulières sur le sujet. Sachez malgré tout que, dans le rapport annexé au projet de loi, il est fait référence à un audit du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État. Celui-ci va augmenter les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et à la modernisation des voies navigables, pour atteindre 110 millions d'euros par an entre 2019 et 2022, puis 130 millions entre 2023 et 2027. Nous n'abandonnons donc pas les canaux : nous faisons justement en sorte qu'ils se développent et soient en mesure d'absorber du trafic de fret.

Enfin, M. Ruffin a évoqué deux sujets, dont celui du transport aérien, sur lequel j'ai déjà répondu. En ce qui concerne la logique des infrastructures, je pense que M. Ruffin n'a lu ni le rapport, ni le texte du projet de loi, dont la logique est justement de faire en sorte qu'on s'intéresse aux liaisons du quotidien, aux nœuds ferroviaires des agglomérations, aux TER et aux Intercités, souvent dans un état lamentable. Je vous invite, par exemple, à prendre le Paris-Caen-Cherbourg ou le Paris-Rouen-Le Havre : vous comprendrez ainsi les problèmes qui existent, dans notre pays, en matière d'Intercités. Une grande part des 13,4 milliards d'euros que nous allons affecter aux transports durant le quinquennat sera fléchée vers les liaisons du quotidien, afin que les citoyens qui prennent la voiture ou le train pour aller tous les jours au travail circulent dans des conditions beaucoup plus favorables. M. Ruffin nous reproche de ne rien faire pour favoriser le transport ferroviaire par rapport au transport routier : c'était précisément la raison d'être durant ces dix dernières années d'un mécanisme qui s'appelle la taxe carbone... Il ne m'a pas semblé que M. Ruffin, il y a encore quelques mois de cela, soutenait l'idée de l'augmenter. Là aussi, il y a donc, peut-être, un problème de cohérence entre les discours d'aujourd'hui et ceux d'il y a six mois.

La commission aborde l'examen des articles du projet de loi dont elle est saisie.

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

La commission examine l'amendement CE46 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. Cet amendement vise à tenir compte, dans les actions qui pourraient être entreprises, des spécificités des zones de montagne. Comme vous le savez, celles-ci présentent des difficultés d'accès particulières.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je voudrais vous rassurer : les montagnes sont bien intégrées dans la logique globale de cet article. Il me semble, par conséquent, que cette précision est inutile : elle alourdirait la rédaction de l'alinéa visé, lequel se limite à des objectifs très généraux. Qui plus est, si l'on commence à lister les spécificités des territoires, le risque est que cette liste ne soit jamais assez longue. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

M. Vincent Rolland. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CE112 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Cet amendement vise à préciser que, dans les objectifs mentionnés par la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2023, figure le développement de l'offre Intercités de jour et de nuit comme moyen de réduire les inégalités territoriales : grâce au transport de nuit, cette offre permet de réaliser des déplacements de longue distance sans perte de temps. Elle est donc particulièrement adaptée pour relier les territoires ruraux à la capitale et opérer sur les transversales ferroviaires reliant les villes métropolitaines éloignées les unes des autres.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'alinéa 3 détaille la stratégie de réduction des inégalités territoriales en édictant des principes généraux d'action. Il doit être considéré dans son ensemble et conserver sa généralité. Citer spécifiquement le mode ferroviaire, et encore plus spécifiquement les trains d'équilibre du territoire (TET), me semble trop restrictif et inopportun, d'autant plus que l'alinéa 40 du rapport annexé prévoit déjà que l'État étudiera le développement de nouvelles lignes de TET comprenant des trains de nuit. Je vous demande donc de retirer votre amendement.

M. Sébastien Cazenove. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission examine alors l'amendement CE90 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. Cet amendement vise à prendre en compte l'usure des infrastructures dues aux aléas climatiques et aux épisodes météorologiques, lesquels peuvent d'ailleurs déboucher sur des événements géologiques. Là encore, c'est la spécificité des zones de montagne que nous proposons de mettre en avant.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'argumentation est la même que précédemment : les zones de montagne sont déjà incluses dans le dispositif. L'amélioration du réseau de transport tiendra évidemment compte des spécificités des territoires. Je vous demande donc de retirer votre amendement.

M. Vincent Rolland. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE19 de M. Jérôme Nury.

M. Jérôme Nury. L'alinéa visé prévoit le renforcement de l'offre de mobilité mais n'intègre pas les liaisons entre territoires ruraux. Il prévoit d'améliorer les liaisons entre territoires ruraux et pôles urbains ou entre pôles urbains ; il convient de le compléter en prévoyant la prise en charge des liaisons entre les différents territoires ruraux, notamment parce que ce sont eux qui sont le plus touchés par les difficultés de mobilité.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. La précision me paraît importante : avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

La commission examine l'amendement CE82 de M. Julien Dive.

M. Julien Dive. L'article 1^{er} A affiche un certain nombre de bonnes intentions dans la programmation pour la période 2019-2037. Il serait bon de prendre en compte l'amélioration de la qualité des réseaux de télécommunications comme appui à la mobilité. J'entends par là, notamment, l'information des voyageurs, par exemple lorsque ceux-ci doivent se déplacer d'un point A à un point B en utilisant une mobilité co-modale.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'amélioration des réseaux de télécommunications est effectivement essentielle pour mettre fin aux zones blanches. Elle peut être également primordiale dans le cadre du développement du véhicule connecté. Vous savez qu'en la matière le Gouvernement a déjà engagé des actions majeures, avec le « *New Deal mobile* » et la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN), dans le but notamment de couvrir la plupart des axes ferroviaires.

Qui plus est, je ne pense pas que la précision que vous demandez ait sa place dans l'article 1^{er} A : celui-ci fixe des objectifs pour les investissements de l'État et de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Or il n'entre pas dans les compétences de l'AFITF de financer les réseaux de télécommunications : cela relève davantage de la future Agence nationale de la cohésion des territoires, qui va reprendre les missions de l'Agence du numérique. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Julien Dive. Le rapporteur pour avis m'a convaincu : je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE91 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. Le projet de loi vise à favoriser le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par le mode ferroviaire. L'amendement CE91 vise à préciser que la modernisation et le redéploiement des trains de nuit doivent également être des objectifs de la stratégie de l'État dans les transports. Dans mon département, un certain nombre de trains de nuit ont été supprimés. C'est regrettable car, s'ils étaient peu fréquentés, c'est que la SNCF a assez peu mis en avant ce mode de transport. Tout à l'heure, Monsieur le rapporteur pour avis, vous disiez que les TGV n'étaient pas seulement pour les vacanciers ; dans nos vallées saturées, le train de nuit peut être une solution alternative au déplacement par la route.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je suis très favorable aux trains de nuit : quand j'étais étudiant, je faisais Les Aubrais-Toulouse de nuit. C'était très bien, car cela permettait de parcourir de longues distances sans perte de temps. Cela dit, votre amendement est-il légitime ? Je ne le pense pas : citer spécifiquement les trains de nuit me paraît un peu trop restrictif. Qui plus est, ce serait inopportun à cet endroit du texte. Par ailleurs, l'alinéa 40 du rapport annexé prévoit déjà que l'État étudiera le développement de nouvelles lignes de TET comprenant des trains de nuit. Je vous demande donc de retirer cet amendement.

M. Vincent Rolland. Cette fois-ci, vous m'avez convaincu ! (*Sourires.*) Je retire mon amendement. Toutefois, je serai extrêmement vigilant s'agissant de l'alinéa 40.

L'amendement est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CE83 de M. Julien Dive.

M. Julien Dive. L'alinéa 5 a pour objet d'accélérer la transition énergétique en diminuant les émissions de gaz à effet de serre. Or, si la mobilité est un enjeu, la non-mobilité en est un également, et il peut être intéressant d'intégrer la réduction des mobilités, ou plutôt l'accompagnement pour éviter certaines mobilités : je pense notamment au télétravail, qui est l'objet de l'amendement CE83. Celui-ci vise à intégrer les solutions alternatives à la mobilité du quotidien, dont le télétravail.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Comme vous le savez, la majorité dont je suis membre a fait beaucoup, notamment à travers les ordonnances réformant le code du travail, pour faciliter le télétravail. Cela dit, comme ce fut le cas avec votre précédent amendement, je ne suis pas sûr que ce soit à l'AFITF de s'occuper du télétravail. Je vous demande donc de retirer votre amendement, même si, je comprends votre argumentation et partage votre ambition de favoriser le télétravail. Mais ce n'est pas ici le lieu d'en parler.

M. Julien Dive. Si le rapporteur pour avis a compris mon argumentation et partage mon ambition, c'est déjà une réussite ! (*Sourires.*) Je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE84 de M. Julien Dive.

M. Julien Dive. Il s'agit d'affirmer la stratégie politique en matière de fret ferroviaire. Comme vous le savez, le secteur est en grande difficulté depuis de nombreuses années – cela a d'ailleurs été dit dans les propos liminaires du rapporteur pour avis. Le fret ferroviaire ne représente que 10 % des parts de marché. Cette situation a été dénoncée par la Cour des comptes. Il importe donc d'inscrire dans la loi la nécessité d'établir un plan stratégique pour le fret ferroviaire français.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le Gouvernement a déjà engagé, depuis plus d'un an, un plan de relance du fret ferroviaire, en coopération avec SNCF Réseau. Ce plan prévoit de continuer à soutenir, *via* l'investissement de 27 millions d'euros par an sur une période de cinq années, le transport combiné rail-route. Dans le rapport annexé, le programme prioritaire n° 5 précise également que l'État investira 1 milliard d'euros au cours des cinq prochaines années pour renforcer l'efficacité des offres de fret ferroviaire et fluvial sur l'ensemble du territoire, en particulier à partir des ports. Votre amendement ne me semble donc pas nécessaire.

Mme Célia de Lavergne. J'entends tout à fait les arguments du rapporteur pour avis. Nous pourrions avoir un débat sur le sujet. J'entends aussi qu'il est plutôt favorable au fret ferroviaire. L'article met en lumière le transport fluvial. Dans un cas comme dans l'autre, et même si un certain nombre de choses sont déjà prévues, il me semble important que la commission des affaires économiques, qui est convaincue de la plus-value qu'apporte le fret ferroviaire et de la nécessité d'une stratégie en la matière – et c'est tout aussi vrai pour le transport fluvial – intègre des éléments concernant ces sujets dans les propositions qu'elle soumet à la commission du développement durable.

M. Julien Dive. Je maintiens mon amendement.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Sagesse.

La commission adopte l'amendement.

La commission est alors saisie de l'amendement CE92 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. L'alinéa 10 précise qu'un programme d'investissement prioritaire sera mis place pour le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales, prioritairement par des aménagements des itinéraires existants. Il convient, là encore, de mentionner les spécificités de la montagne. Il s'agit donc d'un amendement de précision.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Comme je l'ai dit précédemment, si l'on commence à lister toutes les spécificités des territoires, la liste risque d'être longue et on pourrait même en oublier, ce qui ferait que certaines d'entre elles ne seraient pas prises en compte. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Vincent Rolland. Je le maintiens, en rappelant au rapporteur pour avis que la montagne fait l'objet d'une loi spécifique, comme le littoral. Peut-être cela vous dérange-t-il de mentionner la montagne, mais sa spécificité est reconnue au travers d'une loi qui date de 1985 et qui a connu un acte II en 2016.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Tout à fait ! La loi a été adoptée en décembre 2016 !

M. le président Roland Lescure. Bienvenue parmi nous, Madame Battistel ! Je m'attendais à ce que vous réagissiez ! (*Sourires.*) Les montagnards sont là...

M. Vincent Rolland. Et font bloc !

M. Fabien Di Filippo. Sur le plan sémantique, je pense que mon collègue Vincent Rolland a raison. Certes, si l'on entreprend de lister tous les territoires de manière exhaustive, on n'en a pas fini, mais alors il fallait parler des territoires « excentrés » et non des territoires « ruraux », car cet adjectif renvoie au monde paysan, à la campagne, et non aux espaces spécifiquement montagneux. Soit il faut un terme plus générique encore, qui englobe tous nos territoires, avec leurs particularités géographiques, soit il faut accepter de lister un certain nombre de particularités concernant mon territoire mais aussi ceux de nos collègues.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Il faut garder à l'esprit que l'article est très général. Seront définies, en fonction de critères tout à fait objectifs, les zones qui nécessitent qu'on agisse, qu'elles soient littorales, rurales, excentrées ou de montagne. Les choses sont très claires, il n'y a pas d'inquiétude particulière à avoir sur le sujet, même si je comprends la vôtre.

M. Fabien Di Filippo. Alors, pourquoi utiliser l'adjectif « ruraux » ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je maintiens que je suis défavorable à cet amendement.

M. Fabien Di Filippo. Ça, nous l'avions compris !

La commission rejette l'amendement.

La commission examine l'amendement CE20 de M. Jérôme Nury.

M. Jérôme Nury. Il est prévu, à travers les investissements prioritaires, de désenclaver les villes moyennes et les régions rurales. Cet amendement vise à compléter l'alinéa 10 pour indiquer que les routes départementales et nationales sont concernées. Il faut savoir, en effet, que dans certains départements, il n'y a pas de routes nationales, ou alors de toutes petites portions. Je trouve qu'il y aurait un intérêt à préciser que les investissements pourront porter sur ces deux types de réseau, sachant que l'État sera toujours tenté, à mon avis, de consacrer plus de moyens aux routes nationales qu'aux routes départementales, qui permettent pourtant de désenclaver fortement les territoires ruraux et les villes moyennes.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le programme d'investissement prioritaire n° 3, tel que décrit dans le rapport annexé, précise que l'État prévoit d'engager un programme de 1 milliard d'euros sur dix ans concernant une vingtaine d'axes routiers du réseau national, afin de désenclaver les villes moyennes et les territoires ruraux. Le désenclavement des villes moyennes concerne donc bien le réseau des routes nationales. En revanche, les routes départementales relèvent de la gestion et des investissements des conseils départementaux, dont il n'appartient pas à la loi de dicter la conduite, dans la mesure où il s'agit de compétences décentralisées. Je vous demande donc, Monsieur Nury, de retirer votre amendement.

M. Jérôme Nury. Monsieur le rapporteur pour avis, comme je vous l'ai indiqué, un certain nombre de villes moyennes, notamment dans les départements ruraux, ne sont reliées que par des routes départementales. Il serait donc peut-être opportun que l'État soit aux côtés des conseils départementaux pour les aider à désenclaver ces territoires, qui ne demandent que cela et dont les besoins sont considérables.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Si des routes ont été départementalisées, c'est qu'on a estimé que c'était aux départements de les gérer. Pourquoi appartiendrait-il de nouveau à l'État de réinvestir dans ces routes ?

M. Jérôme Nury. Parce qu'il doit nous aider !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Certes, mais il faut tout de même savoir qui fait quoi et qui paie pour quoi. Or c'est aux départements qu'il revient de gérer les routes départementales. Si on commence à faire en sorte que tout soit géré par tout le monde, mais surtout par l'État en dernier recours, c'est peut-être très pratique quand on est élu local mais, quand on est député, c'est un peu plus compliqué, parce qu'on doit procéder à un grand nombre d'arbitrages. Pour moi, les routes départementales sont gérées par les départements et ces derniers doivent continuer à gérer ce qui relève de leurs compétences. Je maintiens mon avis défavorable à votre amendement, dont je demande le retrait.

M. Jérôme Nury. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE72 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement vise à préciser que le développement des diverses formes de transport et de mobilité se fait au bénéfice non seulement de l'environnement, de la santé et de la compétitivité, mais également de la sécurité de tous.

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission adopte l'amendement.

La commission examine l'amendement CE26 de M. Jérôme Nury.

M. Jérôme Nury. Il s'agit, une fois encore, de défendre les territoires ruraux. Le retard d'aménagement des réseaux routiers dans les zones rurales contribue naturellement à leur enclavement. Il faut réaliser des investissements massifs pour lutter contre la désertification des campagnes. Cet amendement vise à inclure dans la programmation l'amélioration des offres de déplacement du quotidien au sein même des territoires ruraux.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement me semble en grande partie satisfait par la rédaction du début de l'alinéa 14, qui prévoit d'améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emploi et aux services – publics et non publics. Cela s'adresse à tous les territoires, dont les territoires ruraux, bien sûr.

Le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux fait par ailleurs l'objet d'un programme spécifique, le programme n° 3, doté notamment de 1 milliard d'euros sur dix ans pour l'amélioration du réseau routier national. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement.

M. Jérôme Nury. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine les amendements identiques CE57 de M. Vincent Rolland et CE114 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Rolland. L'amendement CE57 est défendu ; Mme Battistel aura tout loisir de compléter...

Mme Marie-Noëlle Battistel. Merci, Monsieur Rolland !

Je suis arrivée un peu en retard du fait de la concomitance de l'examen par la commission du développement durable de la proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), texte également important pour les territoires de montagne.

Une précision, Monsieur le rapporteur pour avis : si la montagne est souvent la ruralité, la ruralité n'est pas forcément la montagne.

M. Vincent Rolland. Absolument !

Mme Marie-Noëlle Battistel. Quand il est question de ruralité, on nous dit que cette notion englobe la montagne ; non, pas dans tous les domaines !

L'amendement CE114 vise à compléter les dispositions du rapport annexé afin de souligner les spécificités des territoires de montagne – sujet sur lequel je rejoins mon collègue Vincent Rolland. Il s'agit de tirer les conséquences des dispositions de la loi du 9 janvier 1985, notamment s'agissant des trains d'équilibre du territoire, des trains d'aménagement du territoire et des ouvrages d'art routier. Vous savez que, pour un certain nombre de territoires de montagne ou éloignés, la question de la mobilité ferroviaire est extrêmement importante, notamment à l'heure actuelle, où l'on voit émerger des problèmes liés aux déplacements et à la baisse du pouvoir d'achat en raison des dépenses de mobilité dans les territoires éloignés. Il faut avoir une vigilance particulière à l'égard de cette question ; c'est pour cela que nous défendons cet amendement.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Vous avez tout à fait raison, Madame Battistel : dans la ruralité, il y a la montagne, mais dans la montagne, il peut y avoir des zones d'un autre type. L'idée, dans cet article, est vraiment de prioriser les efforts là où ils sont le plus nécessaires. Pour les mêmes raisons que précédemment, je suis défavorable à cet amendement : si on commence à préciser toutes les sous-catégories, on ne s'en sortira jamais. Du reste, il est possible que certaines zones de montagne ne soient pas concernées par les dispositions de cet article si elles ne souffrent pas des problèmes liés aux TET – je n'ai pas d'exemple en tête, mais j'imagine qu'il en existe. La stratégie de désenclavement et de renforcement de l'activité des territoires isolés s'adresse à tous les territoires, y compris les zones de montagne. Selon moi, ces amendements sont inutiles. Voilà pourquoi j'y suis défavorable et en demande le retrait.

M. Vincent Rolland. Je maintiens le mien.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Moi aussi !

La commission rejette les amendements.

Elle examine alors les amendements identiques CE58 de M. Vincent Rolland et CE157 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Rolland. L'amendement CE58 est défendu.

Mme Marie-Noëlle Battistel. L'amendement CE157 également.

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

Elle est ensuite saisie des amendements identiques CE60 de M. Vincent Rolland et CE158 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Rolland. L'amendement CE60 est défendu.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Il en va de même pour l'amendement CE158.

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

Elle examine ensuite les amendements identiques CE59 de M. Vincent Rolland et CE159 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Rolland. Il s'agit de compléter la rédaction de l'alinéa 52 pour rappeler que les travaux d'entretien et de sécurisation du réseau routier national comportent également d'importants ouvrages de prévention des risques naturels.

Mme Marie-Noëlle Battistel. J'ai déposé un amendement CE159 identique à celui de mon collègue Vincent Rolland car, si la montagne présente des spécificités, celles-ci sont encore plus visibles s'agissant des risques majeurs, notamment les éboulements, chutes de blocs et glissements de terrain. Il nous semblait important de le spécifier. On voit assez rarement des chutes de blocs en plaine... Cela nécessite des travaux de sécurisation souvent très importants. Il faut évidemment les prendre en compte, dans le droit fil de la loi de 1985, qui consacrait les spécificités des zones de montagne.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'alinéa 51 de l'article indique d'ores et déjà que la sécurité des routes est prise en compte dans le programme d'investissement. Ces amendements me paraissent donc déjà couverts par la rédaction actuelle. Je considère en effet que les risques d'éboulement sont inclus dans la sécurité des routes. Je demande le retrait de ces amendements.

M. Vincent Rolland. Je maintiens mon amendement.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Et moi le mien !

La commission rejette les amendements.

Ensuite de quoi la commission examine l'amendement CE16 de M. Dino Ciniéri.

M. Julien Dive. Il est défendu.

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

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 1^{er} A et du rapport annexé modifiés.

Article 12 : *Définition, par ordonnance, d'un cadre juridique pérenne applicable au véhicule autonome*

La commission examine l'amendement CE123 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à rétablir le délai d'habilitation à vingt-quatre mois, initialement inscrit dans le projet de loi, afin de tenir compte de la nécessité de réviser la convention de Vienne avant de définir un cadre juridique pérenne pour le véhicule autonome en France. En conservant le délai de douze mois, on risquerait de rater le coche à quelques mois près.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CE37 de Mme Anne-Laurence Petel.

Mme Anne-Laurence Petel. Cet amendement vise à demander un rapport du Gouvernement. Il s'agit ici d'examiner les conséquences, en termes d'évolution de la sécurité routière et d'émissions de gaz à effet de serre, de l'arrivée des véhicules autonomes sur nos routes.

Ces véhicules doivent nous apporter deux évolutions majeures : ils sont censés éliminer le facteur humain des risques d'accident de la route et donc, en théorie, renforcer la sécurité routière ; ils sont également censés optimiser la consommation d'énergie, dans une perspective de lutte contre le réchauffement climatique. Or le temps passé sur les routes n'est pas la seule source d'émissions de gaz à effet de serre d'un véhicule : il faut également prendre en compte son cycle de production et son cycle de vie. Il importe donc que, dans les deux ans qui viennent, nous ayons des statistiques précises pour mesurer l'impact des voitures autonomes en la matière. En ce qui concerne la sécurité routière, de la même manière, il nous faut nous assurer autant que possible que les véhicules autonomes ne rendent pas la route plus dangereuse.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Vous abordez deux aspects : l'un lié à la sécurité, l'autre à l'environnement. En ce qui concerne le côté environnemental, il me semble que 100 % des véhicules autonomes actuellement commercialisés ou faisant l'objet d'expérimentations sont électriques. L'aspect environnemental ne me semble donc pas mériter d'être traité spécifiquement. Concernant la sécurité, tout ce à quoi nous travaillons depuis des mois, avec la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) et avec le présent projet de loi, au sujet des expérimentations et de la commercialisation des véhicules autonomes, vise à faire garantir un niveau de sécurité le plus haut possible, tout en permettant les expérimentations. Le fait est qu'aucun accident, en France, n'a impliqué des véhicules autonomes, contrairement à ce qui se passe aux États-Unis où l'on est dans un régime de liberté totale, ce qui rend les choses plus compliquées. Qui plus est, le Gouvernement a nommé Mme Anne-Marie Idrac pour œuvrer spécifiquement sur cette thématique : elle rend des rapports très régulièrement à la ministre chargée des transports et au Gouvernement. Dès lors que nous avons déjà tous les outils nécessaires, votre amendement ne me paraît pas représenter un ajout intéressant. Rien ne nous empêche non plus d'auditionner Mme Idrac dans quelques mois pour faire un état des lieux. Je vous demande donc de retirer votre amendement.

Mme Anne-Laurence Petel. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 12 modifié.

Article 13 : *Cas d'accès aux données des « véhicules routiers connectés »*

La commission est saisie de l'amendement CE107 de M. Sébastien Cazenove, qui fait l'objet de sous-amendement CE161 du rapporteur.

M. Sébastien Cazenove. Dans les mêmes conditions qu'énoncées à l'alinéa 7 de cet article, indiquant que les données des véhicules connectés sont rendues accessibles, sans le consentement du conducteur et gratuitement, en cas d'accident de la route, à l'attention des officiers, agents de police judiciaire et organismes chargés de l'enquête technique et de sécurité, il paraît opportun de préciser que seront rendues également accessibles, sans le consentement du conducteur et gratuitement, les données des véhicules connectés à l'attention

des forces de l'ordre, des services d'incendie et de secours, des gestionnaires d'infrastructures routières, voire des autorités administratives. Cela présente un réel intérêt pour l'amélioration des interventions, la prévention des accidents et la connaissance des infrastructures routières.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Mon sous-amendement vise à retirer le principe de gratuité de la transmission des données des véhicules connectés aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux services publics. Si nous ne le faisons pas, ceux qui vont recevoir les données seront avantagés par rapport à ceux qui les auront mises à disposition. Dans le présent texte, il est en effet indiqué que l'on doit seulement s'acquitter du coût d'acquisition et de transmission des données. En cas de gratuité, l'entreprise qui met les données à disposition doit renoncer à faire valoir des droits sur la partie qui lui coûte. Je suis d'accord pour le non-consentement du conducteur, mais je propose que vous retiriez la gratuité pour éviter des distorsions de concurrence.

M. Sébastien Cazenove. Je suis d'accord avec ce sous-amendement.

Mme Christine Hennion. Je travaille personnellement sur ce sujet, notamment sur le thème du consentement. La loi « informatique et libertés » ainsi que le règlement ePrivacy indiquent qu'il n'est pas possible de surseoir au consentement, sauf dans le cas d'une liste d'exceptions, celles-ci étant surtout pénales quand on se place sur le terrain juridique. Dans les autres domaines, notamment commercial, on ne peut pas surseoir au consentement. Je me permets d'émettre un doute sur ces amendements et j'en déposerai un auprès de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Nous avons examiné ce sujet avec beaucoup d'attention et nous avons posé la question au Gouvernement pour savoir ce qu'il en était. Il nous a été répondu que la mesure respectait tout à fait le règlement général sur la protection des données (RGPD). La partie sécurité est bien couverte par les exceptions auxquelles vous faites allusion.

La commission adopte le sous-amendement.

Elle adopte l'amendement CE107 sous-amendé.

Puis elle en vient à l'amendement 124 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à limiter la transmission des données des véhicules connectés aux gestionnaires d'infrastructures aux seules données pertinentes pour les finalités mentionnées aux alinéas 3 à 5. Cette restriction du champ d'application de l'ouverture des données est déjà mentionnée pour les autres cas d'ouverture des données prévus par cet article et correspond au principe de minimisation des données édicté par le RGPD.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CE77 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement vise à inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à renforcer leurs activités d'amélioration, de maintenance et de réparation des routes qui entrent dans leur périmètre.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Les notions de maintenance et de réparation sont déjà couvertes par l'article 13. Je vous propose de retirer votre amendement qui est inutile.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CE78 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Pour éviter tout détournement de l'objectif initial par voie de piratage, cet amendement vise à préciser le caractère sécurisé des modalités d'accès des constructeurs automobiles aux systèmes de sécurité des véhicules connectés.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. C'est une question essentielle mais je ne suis pas sûr qu'elle se pose seulement pour les véhicules autonomes. Le RGPD couvre déjà ce champ. Votre amendement me paraît apporter une précision qui n'est pas nécessaire et donc alourdir inutilement le projet de loi. Je vous propose de retirer votre amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE125 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à s'assurer que l'accès aux données pertinentes des véhicules connectés pourra s'effectuer sans le consentement du conducteur dans le but de détecter et de corriger des défauts de sécurité.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CE108 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CE96 de M. Michel Delpon.

Mme Christine Hennion. La loi informatique et libertés stipule que lorsqu'un texte de loi ou un décret touche aux données personnelles, le Gouvernement doit demander l'avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Cet amendement étend cette disposition aux ordonnances qui ne sont pas prévues par la loi.

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 13 modifié.

Article 17 (articles L. 3132-1 et L. 3231-1 [nouveau] du code des transports) :
Partage des frais dans le cadre du covoiturage, définition du cotransportage de colis et régulation des plateformes numériques de fret

La commission examine l'amendement CE109 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Afin de pallier l'insuffisance d'offre de transport en milieu rural et périurbain, des sociétés coopératives d'intérêt collectif – comme Rezo Pouce, le

premier dispositif d'auto-stop organisé en France – se sont implantées dans les territoires pour proposer un service adapté aux déplacements de courte distance. S'inscrivant pleinement dans l'économie sociale et solidaire, ces entreprises ne doivent pas être intégrées dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 du code des transports, afin de permettre le développement de cette solidarité.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement est entièrement satisfait puisque l'alinéa 2 ne fait que supprimer une mention inutile introduite dans la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique. Cette loi avait précisé que les entreprises de covoiturage, mettant en relation un conducteur et un passager, n'entraient pas dans le champ des professions de commissionnaire et d'auxiliaire de transport. Or ces professions relèvent du transport de marchandises alors que le covoiturage relève du transport de personnes. Cette précision étant inutile, nous l'avons retirée mais cela ne change rien : les associations et les coopératives d'intérêt collectif qui exercent une activité de covoiturage continueront à être exclues de cette profession et de sa réglementation. C'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie des amendements identiques CE160 du rapporteur pour avis et CE73 de Mme Stéphanie Do.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'amendement CE160 vise à élargir la définition du co-transportage de colis proposé par le Sénat. Cette définition est actuellement limitée aux voitures particulières alors que d'autres véhicules, comme les motos ou les minibus, peuvent être utilisés pour le co-transportage de colis. Il est donc proposé d'utiliser le terme de « véhicule terrestre à moteur » à la place de « voiture particulière » pour éviter ce souci.

Mme Stéphanie Do. L'amendement CE73 est défendu.

La commission adopte les amendements.

Puis elle en vient à l'amendement CE110 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Il est défendu.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Comme expliqué précédemment, l'article 17 ne fait pas entrer les entreprises de covoiturage dans le champ des professions de commissionnaire et d'auxiliaire de transports. Par parallélisme, il ne me semble donc pas pertinent de faire entrer celles de co-transportage de colis. Je demande donc le retrait de votre amendement.

L'amendement est retiré.

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 17 modifié.

Article 23 (article L. 322-8 du code de l'énergie) : *Facilitation du déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables*

La commission examine l'amendement CE128 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'article 23 du présent projet de loi clarifie le statut juridique des opérateurs de bornes de recharge pour véhicules électriques en les qualifiant de prestataires de services et non de fournisseurs d'énergie. La qualification de fournisseur d'énergie entraînerait en effet de nombreux surcoûts, dont l'obligation pour chaque borne d'afficher un menu déroulant proposant de manière systématique toutes les offres de fourniture sur le marché.

Cependant, cet article ne vise que la recharge des véhicules électriques ou hybrides. Les navires à quai raccordés au réseau électrique portuaire ne sont pas visés. Or l'utilisation par les navires mouillant dans les ports des systèmes de production électrique à quai permet de réduire drastiquement les émissions de soufre des combustibles marins. Il est donc proposé, par cet amendement, d'encourager l'installation de bornes électriques dans les ports en qualifiant également cette activité de prestation de service et non de fourniture d'énergie.

M. le président Roland Lescure. Après une visite à Marseille où j'ai pu voir en direct les méfaits de la pollution du port dans les quartiers défavorisés, je soutiens personnellement cet amendement.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CE130 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à reporter au 31 décembre 2022 l'échéance de la bonification temporaire à 75 % de la prise en charge par la collectivité du coût de raccordement des bornes de recharge, afin de maintenir la durée initialement prévue pour cette mesure, c'est-à-dire trois ans à compter de la promulgation de la présente loi.

La commission adopte l'amendement à l'unanimité.

Puis elle passe à l'amendement CE131 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à limiter les dérogations aux obligations de pré-équipement et d'équipement des bâtiments neufs ou rénovés pour l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques.

Alors que la rédaction actuelle de l'article 23 dispense entièrement les parkings possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises (PME), il est proposé de ne pas appliquer cette dérogation aux grands parkings possédés en copropriété par plusieurs PME, dans la mesure où les coûts pourront dans ce cas être mutualisés entre les entreprises.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CE132 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à appliquer les sanctions pénales généralement applicables en cas de méconnaissance des règles de construction aux cas de méconnaissance des nouvelles obligations de pré-équipement des bâtiments proposées par le présent projet de loi.

La méconnaissance de ces obligations exposerait ainsi les personnes responsables de l'exécution des travaux à une amende de 45 000 euros, assortie éventuellement d'une interdiction d'exercer plusieurs activités professionnelles.

Ces obligations entreraient ainsi dans le champ d'application du contrôle du respect des règles de construction assuré par l'État, qui est mené actuellement sur 8 à 10 % des constructions nationales.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 23 modifié.

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*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CE79 de Mme Stéphanie Do et CE36 de Mme Anne-Laurence Petel.

Mme Stéphanie Do. L'amendement CE79 est rédactionnel.

Mme Anne-Laurence Petel. L'amendement CE36 propose de demander aux gestionnaires de réseaux publics de rendre publiques les études utilisées pour l'élaboration des plans d'action d'efficacité énergétique. Ce serait une manière d'assurer aux citoyens et aux élus que ces plans sont conçus sur une base connue de tous.

M. le président Roland Lescure. Je précise que l'adoption de l'amendement CE79 ferait tomber le CE36.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Après relecture de l'article L. 322-8 du code de l'énergie, il me semble que la rédaction adoptée par le Sénat est plus précise et appropriée.

Le 5° de l'article concerne en effet les informations qui sont fournies aux utilisateurs du réseau de distribution d'électricité. En l'occurrence, l'objectif de cette disposition est de sécuriser la compétence des gestionnaires du réseau en matière d'études de raccordement fournies aux aménageurs et aux installateurs de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Pour information, je vous signale que cet article 23 bis a déjà été inséré par amendement au projet de loi PACTE. En fonction de la décision du Conseil constitutionnel sur la loi PACTE, nous serons donc peut-être amenés à le supprimer.

Je demande donc le retrait de ces deux amendements.

Les amendements CE79 et CE36 sont retirés.

La commission adopte l'article 23 bis sans modification.

Article 23 ter : *Pilotage de la recharge et bidirectionnalité des bornes*

La commission est saisie de l'amendement CE162 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le développement des carburants alternatifs représente un levier important pour la transition et la décarbonation du secteur des transports, en particulier celles du transport routier et du transport fluvial. Les différents carburants alternatifs – GNV, GPL-c, électricité, hydrogène, etc. – permettent en effet de limiter la dépendance du secteur à l’égard du pétrole tout en diversifiant les sources d’énergie. Ils permettent également d’atténuer l’impact environnemental des déplacements, en concourant au développement d’une mobilité propre à faibles émissions.

Dans cette perspective, cet amendement vise à sécuriser la définition juridique des carburants alternatifs, en l’inscrivant dans le code de l’énergie. Cette codification permettra de donner de la visibilité à ces carburants et facilitera les investissements des entreprises dans ces technologies.

De plus, la qualité du réseau des bornes de recharge est une condition essentielle au développement de la mobilité électrique. Or la qualité de ces bornes est variable et des insuffisances en matière d’information du consommateur ou d’interopérabilité demeurent. Cet amendement propose donc 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 maximale d’une borne et garantir l’itinérance des services de recharge.

En outre, le déploiement massif de ces infrastructures risque d’avoir à terme des conséquences sur l’ensemble du réseau électrique et un pilotage fin de la recharge sera nécessaire. Il est donc proposé que les bornes permettent le pilotage de la recharge.

Enfin, cet 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 leur recharge. La technologie *Vehicle to grid* (V2G) est une solution d’avenir pour la gestion du réseau électrique, en particulier dans le cadre du développement des énergies renouvelables.

Même si cette technologie n’en est encore qu’au stade de l’expérimentation, un besoin de normalisation réglementaire se fait d’ores et déjà ressentir et sera indispensable à moyen terme pour encourager son développement.

La commission adopte l’amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l’adoption de l’article 23 ter modifié.

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) : *Renforcement du « droit à la prise »*

La commission adopte l’amendement de précision CE163 du rapporteur pour avis.

Puis elle en vient à l’amendement CE136 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L’utilisation du droit à la prise relève le plus souvent d’un chemin de croix tant les délais de mise en œuvre prévus par le code de la construction et de l’habitation sont longs et les conditions d’intervention du syndic et du syndicat des copropriétaires assez floues.

Cet amendement vise donc à réduire à trois mois maximum, contre neuf mois actuellement, les délais de mise en œuvre de ce droit et à préciser que le syndic n'est pas tenu de consulter l'assemblée générale des copropriétaires pour donner son accord ou s'opposer en raison d'un motif sérieux et légitime à l'équipement des places de parking pour la recharge de véhicules électriques. Il s'agit de faire en sorte que les copropriétaires puissent vraiment installer des bornes de recharge dans les délais raisonnables.

Mme Célia de Lavergne. J'approuve cette initiative du rapporteur pour avis qui permet de simplifier et d'accélérer la réalisation de prises. En revanche, lors des auditions, une interrogation subsistait sur le délai de trois mois. En tant que commission saisie pour avis, il me semble essentiel que nous présentions une proposition à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous allons donc voter pour cet amendement. Cela étant, Monsieur le rapporteur, il serait intéressant que vous nous disiez comment vont se dérouler les discussions par la suite.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le sujet concerne le ministère des transports, mais également la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages – DHUP – et le préfet Francis Vuibert, chef du projet du plan industriel « Bornes électriques de recharge ». Il n'y a pas encore de consensus complet et des aménagements mineurs devraient intervenir d'ici à l'examen du texte en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je proposerai des sous-amendements à ce moment-là ou en séance ; nous verrons bien au fil des débats.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle passe à l'amendement CE138 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement propose de compléter l'obligation d'inscrire à l'ordre du jour des assemblées générales de copropriété la question de la réalisation des travaux permettant la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Dans le droit actuel, le syndic est tenu de présenter à cette occasion les devis correspondants à ces travaux. Toutefois, ces devis ne prennent pas nécessairement en compte toutes les aides publiques existantes, comme celles du programme Advenir géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME – ou celles des collectivités locales.

Il est donc proposé d'obliger également les syndics à présenter un plan de financement prévisionnel permettant la réalisation de ces travaux, pour que chaque copropriétaire ait une connaissance précise du reste à charge qui lui incomberait en cas de décision positive de l'assemblée générale.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 24 modifié.

Article 25 (articles L. 121-36, L. 446-1, L.446-1-1, 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] et L.453-1 du code de l'énergie) : *Développement du gaz et du biogaz dans les transports*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CE148 et CE149 du rapporteur pour avis.*

Puis elle passe à l'amendement CE100 de M. Max Mathiasin.

M. Max Mathiasin. Afin d'inciter à une utilisation directe du biométhane non injectable plutôt qu'à l'injection indirecte portée, l'article 25 met en place une compensation tarifaire qui prendra la forme d'un complément de rémunération versé aux producteurs. Le présent amendement propose de mettre en place un dispositif de soutien au biométhane non injecté dans les réseaux pour les usages carburants, mais uniquement lorsque les réseaux de gaz sont trop éloignés.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Votre amendement propose de réserver le complément de rémunération au biogaz destiné à l'alimentation de points d'avitaillement mobilité. Au travers des différentes auditions, je me suis rendu compte qu'il fallait aussi soutenir certains usages qui ne sont pas forcément liés à la mobilité. C'est pourquoi j'ai proposé l'amendement CE139, qui prévoit de réserver ce complément de rémunération au biogaz majoritairement, mais non exclusivement, utilisé pour des solutions de mobilité. Je vous propose de retirer votre amendement au profit du mien qui me semble mieux répondre aux attentes.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CE139 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je viens de le défendre.

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

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CE150, CE151, CE153 et CE154 du rapporteur pour avis.*

Puis elle en vient à l'amendement CE156 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. 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.

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

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CE155 et CE152 du rapporteur pour avis.*

Puis elle passe à l'amendement CE101 de M. Max Mathiasin.

M. Max Mathiasin. Afin de ne pas inciter à des dé-raccordements au profit du réseau de transport, le présent amendement vise à préciser que la possibilité de se raccorder au réseau de transport de gaz et non au réseau de distribution est limitée aux seules nouvelles stations de ravitaillement en gaz naturel comprimé.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je partage tout à fait l'objectif poursuivi par votre amendement, mais j'ai déposé un amendement CE140 dont la rédaction me semble plus pertinente. Je vous propose de retirer votre amendement au profit du mien.

L'amendement est retiré.

Puis elle examine l'amendement CE140 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement, que je viens d'évoquer, vise à réserver aux nouvelles stations de ravitaillement, créées après la loi, la possibilité de se raccorder au réseau de transport de gaz et non au réseau de distribution.

Si cette dérogation peut permettre de débloquent la création de quelques grandes stations, elle ne doit pas être l'occasion d'autoriser d'anciennes stations à changer de raccordement, en raison notamment du coût socialisé que cela pourrait induire.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CE141 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à supprimer un ajout du Sénat conditionnant la possibilité pour une station de ravitaillement de se raccorder au réseau de transport de gaz à un critère de pertinence économique.

Cet ajout semble inutile en pratique et flou à définir juridiquement. Il est susceptible de retarder encore l'application de cette dérogation, pourtant urgente pour débloquent certains projets structurants et très demandés par les acteurs que j'ai pu rencontrer.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 25 modifié.

Après l'article 25

La commission examine l'amendement CE102 de M. Max Mathiasin.

M. Max Mathiasin. Cet amendement propose de remplacer l'alinéa 38 de l'article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales par un alinéa ainsi rédigé : « La création et l'entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques hybrides ou rechargeables ou de navires à quai, ainsi que des points de ravitaillement en gaz ou en hydrogène pour véhicules ou pour navires ou mise en place d'un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de telles infrastructures ou points de ravitaillement. L'exploitation peut comprendre l'achat d'électricité, de gaz ou d'hydrogène nécessaire à l'alimentation des véhicules ou des navires ».

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission adopte l'amendement.

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 est saisie de l'amendement CE111 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE142 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement porte sur les contrats opérationnels de mobilité. Comme je vous l'ai déjà indiqué, je propose de ne pas inscrire la planification territoriale de l'installation des bornes de recharge dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – SRADDET – mais dans le contrat opérationnel de mobilité. C'est ce fameux amendement qui arrive enfin.

M. le président Roland Lescure. S'il est adopté, tous les suivants tomberont.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je précise que mon amendement couvre la question de l'ajout de l'hydrogène, qui était réclamé par certains amendements.

M. le président Roland Lescure. Par conséquent, M. Delpon sera content...

Mme Célia de Lavergne. Et tout le groupe aussi !

M. le président Roland Lescure. Oui, mais on sait bien que M. Delpon a une affection particulière pour l'hydrogène.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence la commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 25 bis A ainsi rédigé. Les amendements CE115 de Mme Marie-Noëlle Battistel, CE97 de M. Michel Delpon, CE103 de M. Max Mathiasin, CE120 de M. Stéphane Demilly et CE80 de Mme Stéphanie Do tombent.

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, en discussion commune, les amendements CE99 de M. Nicolas Turquois, CE85 de M. Julien Dive et CE116 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Erwan Balanant. L'amendement CE99 est défendu.

M. Julien Dive. Mon amendement porte un numéro très bien venu puisqu'il revient sur le sujet du superéthanol E85...

Pendant des mois, nous avons débattu d'un texte qui est devenu la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et une alimentation saine et durable, dite EGALIM. Il y figurait la recherche de débouchés pour améliorer le revenu des agriculteurs. Dans mon propos liminaire, j'ai évoqué la crise de la filière de la betterave à sucre et

l'effondrement des cours. Dans ce contexte, les carburants biosourcés représentent une opportunité.

L'idée est d'encourager la consommation du biocarburant qui, comme vous l'avez rappelé, Monsieur le rapporteur, a augmenté au cours des dernières années et particulièrement en 2018. Le nombre de boîtiers installés pour adapter les moteurs s'est développé chez les particuliers ; des régions ont accompagné le mouvement, notamment les Hauts-de-France.

Il subsiste quelques freins déjà évoqués : la garantie moteur peut tomber lorsqu'il y a une installation de boîtier ; le fait que les constructeurs eux-mêmes n'intègrent pas ces boîtiers directement en première monte et en série. Il y en a un autre, que l'on peut desserrer : le déploiement des véhicules roulant au superéthanol dans le maillage des stations-service délivrant ce biocarburant. Il s'agit d'insérer le superéthanol E85 dans la liste des carburants alternatifs permettant de réduire les émissions et mentionner l'installation des boîtiers de conversion en E85 Flex Fuel dans les procédés de conversion énumérés à cet article.

M. Serge Letchimy. La rédaction de l'alinéa 2 de l'article 25 *bis* nous semble assez vague. Nous proposons par l'amendement CE116 que la liste des carburants et technologies éligibles au dispositif soit plus précise.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je voudrais vous rassurer, Monsieur Dive, sur le fait que le superéthanol E85 est bien considéré comme un carburant alternatif.

Ensuite, par rapport aux certificats d'économies d'énergie (CEE), il s'agit de savoir si ce carburant permet de faire des économies d'énergie et de réduire les émissions CO₂. C'est là où nous ne sommes plus tout à fait d'accord. Vous estimez que le bioéthanol permet une réduction des émissions de CO₂ qui peut aller jusqu'à 50 % si l'on intègre le cycle de vie globale et notamment la manière dont est produit ce carburant. Je ne suis pas d'accord sur ce chiffre et je trouve que l'amendement ne répond pas à l'objectif du dispositif des CEE : réduire les émissions CO₂. Nous ferions mieux d'investir dans des solutions de mobilité qui permettent vraiment de réduire ces émissions.

M. Julien Dive. Le véhicule électrique ne le permet pas plus !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Si, parce que le véhicule électrique est produit en France avec plus de 90 % d'énergies décarbonées.

M. Julien Dive. Et les batteries ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. On pourrait débattre des heures sur le sujet des batteries, mais il me semble que les meilleures études, notamment celles des acteurs indépendants français, n'ont pas de mal à dire que le véhicule électrique, pour ce qui est de la France, est extrêmement vertueux pour l'environnement et en termes d'économies de CO₂.

Pour ces raisons, je suis défavorable à cet amendement dans la mesure où je pense que le superéthanol E85 n'est pas une réponse pour la transition écologique, et qui plus est en utilisant cette solution des CEE. J'émetts aussi un avis défavorable aux deux autres amendements.

Mme Célia de Lavergne. J'aimerais apporter un élément de réflexion. Je partage votre intérêt pour ces biocarburants mais la politique des CEE vise à faire des économies

d'énergie, notamment en finançant des travaux de rénovation énergétique. La logique de cette politique publique est moins la baisse des émissions de CO₂ que la baisse de la consommation d'énergie. Nous ne soutiendrons pas ces amendements car il nous semble que l'incitation à l'usage des biocarburants doit passer par d'autres politiques publiques.

*La commission **rejette** successivement les amendements CE99, CE85 et CE116.*

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 25 bis sans modification.

Après l'article 25 bis

La commission est saisie de l'amendement CE143 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à rendre opérationnelle une mesure non appliquée de la loi de 2015 relative à la transition énergétique, permettant de 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 auto-partage sont mis à disposition par le promoteur.

Cette mesure n'est toujours pas appliquée en raison de l'absence de publication du décret d'application prévue par la loi. Il ressort des échanges que ce décret n'est en réalité pas nécessaire, chaque règlement de plan local d'urbanisme pouvant déterminer les modalités d'application de cette mesure.

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

Avant l'article 26 A

La commission examine l'amendement CE144 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise 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 par la loi depuis 2016 en matière d'acquisition de véhicules propres lors du renouvellement de leurs flottes. Pour mémoire, la loi impose à l'État d'acquiescer au moins 50 % de véhicules propres, tandis que cette obligation s'élève à 20 % pour les collectivités territoriales.

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

Puis elle passe à l'amendement CE127 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à inscrire dans la loi l'objectif de fin de la vente des voitures neuves émettant des gaz à effet de serre à l'horizon 2040, tel que fixé par le plan climat présenté par le Gouvernement en juillet 2017.

Pour suivre la faisabilité du respect de cet objectif, un rapport intermédiaire serait présenté tous les cinq ans par le Gouvernement au Parlement. Ce rapport comprendrait également un bilan de l'application de la réglementation européenne en matière de réduction progressive des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves, qui fixe des objectifs intermédiaires en 2021, 2025 et 2030.

*La commission **adopte** 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 les amendements identiques CE98 de M. Michel Delpon et CE145 du rapporteur pour avis.

Mme Stéphanie Do. L'amendement CE98, soutenu par le groupe La République en Marche, vise à accentuer l'obligation faite aux entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules automobiles, d'acquérir et d'utiliser des véhicules à faibles ou très faibles émissions à l'occasion du renouvellement de leur parc. L'augmentation de 10 à 20 % de la part minimale de véhicules à faibles ou très faibles émissions poursuit une double finalité : aligner l'effort demandé aux entreprises sur celui requis auprès des collectivités territoriales ; participer activement à la lutte contre le réchauffement climatique alors que le secteur des transports représente à lui seul près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je suis évidemment favorable à cet amendement puisque j'ai déposé un amendement CE145 identique.

La commission adopte les amendements.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 26 A modifié.

Article 26 B (article L. 224-11 [nouveau] du code de l'environnement et art. 33 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des loueurs et des exploitants de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur*

La commission examine les amendements CE75 et CE76 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Ces amendements visent à 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 automobiles.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Ces amendements sont très intéressants car ils permettent de prendre en considération les véhicules en location longue durée – LDD – ou en location avec option d'achat – LOA. J'y suis très favorable.

La commission adopte successivement les amendements.

Puis elle passe à l'amendement CE146 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à introduire un mécanisme de suivi et de sanction des obligations de certaines entreprises en matière d'acquisition ou d'utilisation de véhicules propres afin de rendre ces obligations effectives.

Les sanctions financières, calculées à partir du nombre de véhicules propres manquants, s'appliqueraient à partir de 2025 pour toutes les entreprises concernées, l'obligation de *reporting* entrant en vigueur dès 2020 pour les loueurs de véhicules et les exploitants de taxis, conformément aux obligations issues de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 26 B modifié.

Article 37

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 37 sans modification.

Après l'article 37

La commission examine l'amendement CE133 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à obliger tous les ports de plaisance d'une capacité supérieure à 100 places à réserver, d'ici à 2022, au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques.

Actuellement, la flotte de plaisance française représente 600 000 unités actives, dont 75 % de bateaux à moteur. Les bateaux de moins de 12 mètres représentent plus de 99 % de ce total. L'objectif d'un minimum de 1 % de postes équipées de bornes de recharge électriques est à considérer comme un point de départ pour l'appropriation de cette problématique sans effet trop coercitif.

M. Erwan Balanant. Je découvre cet amendement dont je comprends la logique. Pour votre information, dans les ports de plaisance, on trouve des bateaux à voile. Aux dernières nouvelles, un bateau à voile ne pollue pas vraiment et il est très difficile de trouver des places dans les ports. Il faudrait peut-être préciser que les ports où il y a essentiellement des bateaux à voile ne seront pas nécessairement soumis à cette obligation. Dans beaucoup de ports, il n'y a pas de bateaux électriques. Chez nous, en Bretagne, les ports de plaisance sont pour une très grande part occupés par des bateaux à voile. Je le redis : la voile, c'est le vent, quelque chose que l'on a inventé il y a très longtemps.

M. le président Roland Lescure. Merci de votre présence. Il y a quand même un petit moteur parfois, non ?

M. Erwan Balanant. Oui, il y a un petit moteur...

M. le président Roland Lescure. Mais je vais laisser le rapporteur pour avis vous répondre : sujet au mal de mer, je me garderai de m'immiscer dans ce débat...

M. Erwan Balanant. Ces moteurs sont déjà souvent électriques. Je comprends la logique mais je crois que la mesure pourrait poser problème à nos petits ports de plaisance. Je serai vigilant sur ce point lors de la séance.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je peux vous rassurer : il est question des ports de plaisance de plus de 100 places, c'est-à-dire de grosses structures. À partir de 100 places, il faut une place avec borne de recharge, ce qui laisse 99 places pour d'autres bateaux, à moteur ou à voile. En outre, de nombreux voiliers ont des moteurs et une borne de recharge pourrait être utile pour charger une petite batterie les jours où il n'y a pas de vent. Cela ne me semble pas du tout être problématique ; mais, si vous voulez, nous pouvons creuser le sujet avant l'examen du texte en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ou dans l'hémicycle. Nous pourrions éventuellement ajouter cette précision.

La commission adopte l'amendement.

Article 37 bis B

La commission examine l'amendement CE147 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'article 37 bis B a été ajouté au Sénat afin de permettre aux communes d'augmenter la taxe de séjour acquittée par les paquebots et les navires de croisière. Ces navires, dont la taille ne cesse de croître, sont responsables de pollutions de plus en plus importantes dans les ports où ils accostent. De plus, les niveaux de taxes de séjour qui leur sont imposés ne semblent pas adaptés aux niveaux de confort qu'ils peuvent offrir. Le code général des collectivités territoriales classe en effet les ports de plaisance dans la catégorie des campings classés en une ou deux étoiles et la taxe de séjour qui peut leur être appliquée est plafonnée à 20 centimes par passager, montant le plus faible de toutes les catégories d'hébergement.

L'intention du Sénat était de permettre aux communes de relever le montant de la taxe de séjour mais la rédaction n'est pas forcément adaptée. D'une part, elle ne concerne pas que les ports de plaisance mais elle vise tous les ports et pourrait donc potentiellement concerner les marins pêcheurs et les cargos. D'autre part, le tarif plafond retenu, de 10 euros par passager, est disproportionné par rapport aux autres catégories d'hébergement : pour mémoire, la catégorie actuellement la plus élevée, celle des palaces, est plafonnée à 4 euros par personne hébergée... Un montant trop élevé risquerait de nuire au tourisme de certaines régions côtières.

Je propose une solution de compromis visant à passer les ports de plaisance de la catégorie des terrains de camping à celle des hôtels de tourisme une étoile. Le tarif plancher serait ainsi au même niveau que le droit en vigueur – 20 centimes – mais les communes seraient autorisées à augmenter leur taxe de séjour jusqu'à 80 centimes par nuit et par personne hébergée. La possibilité pour les communes d'instaurer un tarif distinct pour les navires polluants serait par ailleurs maintenue.

La commission adopte l'amendement.

Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 37 bis B modifié.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'ensemble du projet de loi modifié, à l'unanimité.

*

Informations relatives à la commission

La commission s'était réunie la semaine dernière pour donner son avis sur la nomination de M. Jean-Bernard Lévy aux fonctions de président-directeur général du groupe Électricité de France (EDF). Le dépouillement du scrutin du mardi 30 avril 2019 concernant cet avis a eu lieu le jeudi 2 mai. Il a donné le résultat suivant :

- Votants : 26
- Pour : 20
- Contre : 2
- Abstentions : 4.

Au Sénat, le résultat a été le suivant :

- Votants : 14
- Pour : 8
- Contre : 0
- Blancs/nuls : 5
- Abstention : 1.

Les commissions compétentes des deux assemblées ne se sont donc pas opposées à cette nomination.

*

M. Anthony Cellier est nommé rapporteur du projet de loi relatif à l'énergie et au climat (n° 1908).

*

Il a été créé une mission d'information commune à la commission des affaires économiques et à la commission des finances, et associant la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation, sur les coûts économiques, sociaux et budgétaires des blocages, violences et dégradations commis en marge du mouvement des « Gilets jaunes ». Cette mission comprend 20 membres, au maximum. Pour la commission des affaires économiques, ont été nommés : M. Roland Lescure, M. Damien Adam, Mme Anne Blanc, M. Didier Martin et M. Mickaël Nogal, au titre du groupe LaRem ; M. Jean-Luc Lagleize, au titre du groupe MODEM et M. Sébastien Jumel, au titre du groupe GDR et M. François Ruffin, au titre du groupe LFI. Pour la commission des finances, ont été nommés : M. Jean-René Cazeneuve, M. Olivier Damaisin, Mme Dominique David, M. Olivier Gaillard et M. Benoît Potterie, au titre du groupe LaRem ; M. Damien Abad, au titre du groupe LR, Mme Sarah El Haïry, au titre du groupe MODEM, et Mme Lise Magnier, au titre du groupe UAI.

Membres présents ou excusés

Commission des affaires économiques

Réunion du mardi 7 mai 2019 à 16 h 30

Présents. – M. Damien Adam, M. Patrice Anato, M. Erwan Balanant, M. Éric Bothorel, M. Alain Bruneel, M. Sébastien Cazenove, M. Anthony Cellier, Mme Michèle Crouzet, M. Yves Daniel, Mme Typhanie Degois, M. Rémi Delatte, M. Nicolas Démoulin, M. Fabien Di Filippo, M. Julien Dive, Mme Stéphanie Do, M. Daniel Fasquelle, Mme Véronique Hammerer, Mme Christine Hennion, M. Antoine Herth, Mme Frédérique Lardet, Mme Célia de Lavergne, M. Roland Lescure, M. Serge Letchimy, M. Max Mathiasin, Mme Graziella Melchior, M. Jean-Baptiste Moreau, M. Mickaël Nogal, M. Jérôme Nury, M. Pierre Person, Mme Anne-Laurence Petel, M. Dominique Potier, M. Vincent Rolland, M. François Ruffin, M. Denis Sommer, M. Éric Straumann

Excusés. – M. Grégory Besson-Moreau, M. Jean-Claude Bouchet, M. Sébastien Jumel, Mme Annaïg Le Meur, M. Jean-Bernard Sempastous

Assistaient également à la réunion. – Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Pierre Cordier, Mme Virginie Duby-Muller, M. David Lorion, M. Éric Straumann, M. Jean-Marc Zulesi