

Compte rendu

Commission spéciale pour l'examen du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte

– Suite de l'examen du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte (n° 2188) (*Mmes Ericka Bareigts, Marie-Noëlle Battistel, Sabine Buis, MM. Denis Baupin et Philippe Plisson, rapporteurs*)..... 2

Vendredi
26 septembre 2014
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 27

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

**Présidence
de M. François Brottes
*Président***

La commission a poursuivi l'examen du **projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte (n° 2188)** sur le rapport de Mmes Ericka Bareigts, Marie-Noëlle Battistel, Sabine Buis, MM. Denis Baupin et Philippe Plisson.

M. le président François Brottes. Mme la ministre, je vous remercie d'être parmi nous ce matin. Hier soir, nous avons achevé l'examen du titre II ; nous allons donc aborder le titre III, qui a trait aux transports.

TITRE III

DÉVELOPPER LES TRANSPORTS PROPRES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET PROTÉGER LA SANTÉ

Avant l'article 9

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CS1598 du rapporteur, CS902 de M. Christophe Bouillon, CS1633 et CS1634 de M. Joël Giraud.

Les amendements CS902 et CS1633 sont identiques.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. L'amendement CS1598 vise à favoriser les différents modes de transport peu polluants. Plutôt que d'en dresser la liste, qui non seulement ressemblerait à un inventaire à la Prévert mais ne pourrait être exhaustive en raison des progrès susceptibles d'intervenir dans ce domaine, nous avons préféré une formule générique, à même de couvrir le champ.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CS902 est défendu.

M. Joël Giraud. L'amendement CS1633 est défendu, de même que l'amendement CS1634.

Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Le Gouvernement est favorable à l'amendement CS1598 du rapporteur. Le report modal vers des modes de transport moins polluants est en effet l'une des clés essentielles de la transition énergétique dans les transports. Ce point fait, du reste, l'objet de nombreux amendements convergents qui seront satisfaits par l'adoption de celui-ci.

Les amendements CS902, CS1633 et CS1634 sont retirés.

*La Commission **adopte** l'amendement CS1598.*

La Commission est saisie de l'amendement CS881 de M. Christophe Bouillon. **M. Christophe Bouillon.** Il convient d'engager une réelle « politique des derniers kilomètres » afin d'améliorer le bilan énergétique.

Mme la ministre. Avis favorable.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement CS881.*

La Commission examine l'amendement CS882 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. L'amendement est défendu.

Mme la ministre. Il me semble que cet amendement est satisfait puisqu'il a trait au report modal vers le transport fluvial, prévu dans l'amendement CS1598.

L'amendement CS882 est retiré.

La Commission examine l'amendement CS707 de Mme Maud Olivier.

Mme Frédérique Massat. Il s'agit d'étendre la définition de la précarité énergétique à la mobilité.

Mme la ministre. Avis défavorable.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

M. Denis Baupin. J'avais déposé, avant l'article 9, un amendement sur les enjeux globaux de la mobilité et la programmation pluriannuelle de l'énergie. Or il a été placé après l'article 9. Nous devons donc revenir, et je m'en excuse, à des sujets généraux après l'article 9.

L'amendement CS707 est retiré.

CHAPITRE PREMIER

Efficacité énergétique et énergies renouvelables dans les transports

Article 9 (article L. 224-5, articles L. 224-6, L. 224-7 et L. 224-8 [nouveaux] du code de l'environnement, article L. 318-2 du code de la route) : *Obligation renforcée pour l'État et les établissements publics d'acquérir des véhicules hybrides ou électriques, et expérimentation de véhicules innovants à délégation de conduite*

La Commission adopte l'amendement de coordination CS36 du rapporteur.

La Commission est saisie de l'amendement CS499 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. L'amendement est défendu.

Mme la ministre. Défavorable. Les collectivités locales sont déjà visées par ce type de dispositions à l'article L. 318-2 du code de la route.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Défavorable. L'obligation pour les collectivités locales de renouveler à hauteur de 20 % leur flotte par des véhicules propres a été introduite par la loi dite « LAURE » de 1996.

La Commission rejette l'amendement CS499.

La commission est saisie de l'amendement CS2396 du Gouvernement.

Mme la ministre. Il s'agit de prévoir l'obligation, pour l'État et ses établissements publics, d'acquérir à chaque renouvellement de leur parc automobile des véhicules propres dans la proportion minimale de 50 %. Tout à l'heure, nous avons examiné un amendement similaire prévoyant la même obligation pour les collectivités territoriales, mais il s'est heurté au principe selon lequel on ne peut imposer de contraintes financières excessives aux collectivités territoriales. Le but est de faire en sorte que l'État donne l'exemple.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Avis favorable.

M. Julien Aubert. Les véhicules propres tels que définis dans l'amendement incluent-ils bien les nouvelles sources d'énergie du type biométhane, e-gaz, etc. ?

M. Martial Saddier. Sur le fond, je souscris à cet amendement. Mais je souhaiterais faire une remarque sur la forme. Dans le passé, lorsque l'État s'est imposé ce type de mesures, la loi a toujours prévu une dérogation pour un certain type de véhicules – je pense notamment aux véhicules de secours. Est-ce également le cas en l'espèce ?

Mme la ministre. Oui, le texte exclut bien les véhicules de secours et de santé publique. Quant à la question du biométhane soulevée par M. Aubert, elle est traitée dans l'amendement CS2399, qui remanie la définition du véhicule propre afin de tenir compte des débats qui ont eu lieu et de l'étendre à d'autres types de véhicules propres que le véhicule électrique.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. L'amendement fait référence aux « véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie permettant l'atteinte de faibles niveaux d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ». Le spectre est le plus large possible : rien n'est exclu.

La Commission adopte à l'unanimité l'amendement CS2396.

En conséquence, les amendements CS165 de M. Martial Saddier, CS427 de M. Razzy Hammadi, de CS848 M. Julien Aubert, CS1029 de M. Bertrand Pancher, CS198 de Mme Sophie Rohfritsch, CS133 de M. Jean-Marie Tetart, CS796 de M. Julien Aubert, CS714 de M. Stéphane Travert, CS138 de M. Martial Saddier, CS846 de M. Julien Aubert, CS155 du rapporteur, CS900 de M. Christophe Bouillon, CS1172 de Mme Martine Lignières-Cassou, CS147 de M. Jean-Marie Tetart, CS148 de M. Martial Saddier, CS594 de M. Bernard Accoyer, CS847 de M. Julien Aubert, CS875 de Mme Frédérique Massat, CS630 de M. Jean-Jacques Guillet, CS763 de M. Julien Aubert, CS1229 de M. Charles-Ange Ginesy, CS582 de M. Charles de Courson, CS1499 de M. Denis Baupin, CS845 de M. Julien Aubert, CS1030 de M. Bertrand Pancher, CS1635 de M. Joël Giraud, CS584 de M. Charles de Courson et CS1636 de M. Joël Giraud tombent.

La Commission examine l'amendement CS199 Mme Sophie Rohfritsch.

M. Martial Saddier. Il convient de respecter une neutralité technologique et énergétique dans les choix de motorisation proposés et dans l'accompagnement des initiatives privées et territoriales.

Mme la ministre. Un amendement du Gouvernement que nous allons examiner dans un instant précise que sont qualifiés de véhicules propres « les véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, hybrides électriques, les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ou gaz naturel, au biométhane, y compris tout mélange hydrogène gaz naturel ou gaz naturel liquéfié, et les véhicules fonctionnant avec des carburants à haute teneur en biocarburants et définis par voie réglementaire ». La définition du véhicule propre est la plus étendue possible pour tenir compte des observations qui ont été faites et des nouvelles technologies.

L'amendement CS199 est retiré.

La commission examine l'amendement CS762 de M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. L'amendement est défendu.

Mme la ministre. Avis défavorable. Pour les services opérationnels, les opérateurs sont soumis à des contraintes et des exigences de service telles que le respect de l'obligation d'achat lors du renouvellement des flottes n'est pas envisageable.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis. Nous allons examiner dans un instant un amendement de notre collègue Baupin qui prévoit que ces flottes peuvent contribuer à l'objectif poursuivi sans pour autant les y obliger, car cela pourrait poser problème s'agissant de véhicules d'intervention d'urgence.

Mme la ministre. Cet amendement est quelque peu contradictoire avec l'inquiétude exprimée tout à l'heure par M. Saddier, puisqu'il vise les véhicules de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie, de la sécurité civile, des ambulances, des véhicules d'intervention et d'exploitation routière. En raison de contraintes techniques, l'acquisition d'au moins 50 % de véhicules propres n'est pas imposée pour les services assurant des missions opérationnelles, mais elle sera vivement recommandée. L'exonération devra bien être justifiée par les obligations de service.

M. Julien Aubert. Il ne faut pas voir de contradiction entre cet amendement et la question posée par M. Saddier, Mme la ministre. Certes, une dérogation a toujours été prévue pour ce type de véhicules. Mais, dans la gendarmerie, la police ou la défense nationale notamment, le matériel roulant est ancien et n'est pas de très grande qualité, et nous avons vu dans ce texte l'occasion de forcer, sans le dire, l'État à moderniser leur parc automobile.

Mme la ministre. Je partage tout à fait cet objectif. Des précisions seront apportées dans les circulaires : cette dérogation ne doit pas être un prétexte pour ne pas renouveler les flottes de véhicules.

La Commission rejette l'amendement CS762.

La commission est saisie de l'amendement CS1501 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cet amendement est quasiment rédactionnel. Il s'agit en effet de préciser que, sans y être obligées, la défense nationale, la police, la gendarmerie et la sécurité civile notamment sont incitées à privilégier l'acquisition de véhicules propres lorsque ceux-ci sont adaptés à leurs missions.

Mme la ministre. Avis favorable.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement CS1501.*

En conséquence, l'amendement CS1325 tombe.

La Commission examine l'amendement CS260 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. L'amendement est défendu.

Mme la ministre. Il est satisfait par l'adoption de l'amendement précédent.

*L'amendement CS260 est **retiré**.*

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CS217 du rapporteur.*

La Commission est saisie de l'amendement CS1637 de M. Jacques Krabal.

M. Jacques Krabal. Il s'agit de s'assurer que l'obligation imposée par la loi sera respectée ; la loi sur l'air comportait une disposition identique qui n'a jamais été appliquée...

Mme la ministre. Avis favorable.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement CS1637.*

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CS2076 rectifié du rapporteur.*

La Commission est saisie, en discussion commune, des amendements CS2399 du Gouvernement, CS719 de M. Stéphane Travert et CS200 de Mme Sophie Rohfritsch.

Mme la ministre. Le développement des véhicules propres est une condition nécessaire à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du secteur des transports. Afin de n'écarter aucune technologie ni source d'énergie, et compte tenu des développements en cours et futurs en la matière, le présent amendement précise la définition du véhicule propre, tant pour les véhicules légers de moins de 3,5 tonnes que pour les véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Avis tout à fait favorable !

M. Stéphane Travert. Je retire l'amendement CS719, car il est satisfait par l'amendement du Gouvernement.

M. Martial Saddier. Je retire également, pour les mêmes raisons, l'amendement CS200, en précisant qu'il nous tenait à particulièrement à cœur.

*Les amendements CS719 et CS200 sont **retirés**.*

*La Commission **adopte** l'amendement CS2399.*

En conséquence, les amendements CS1282 rectifié de M. Jean-Paul Chanteguet, CS150 de M. Jean-Marie Tetart, CS266 de M. Martial Saddier, CS843 de M. Julien Aubert,

CS1148 de M. Bernard Accoyer, CS167 de M. Martial Saddier, CS248 de M. Charles de Courson, CS844 de M. Julien Aubert, CS1031 de M. Bertrand Pancher et CS1638 de M. Joël Giraud tombent.

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CS17 du rapporteur.*

La Commission examine l'amendement CS1504 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Il s'agit d'insérer, à l'alinéa 11, la même disposition que celle proposée à l'amendement CS1501.

Mme la ministre. Avis favorable.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement CS1504.*

La Commission est saisie de l'amendement CS695 du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Les flottes des loueurs automobiles étant importantes et leurs parkings pouvant être adaptés pour intégrer des points de ravitaillement, il est proposé d'imposer à ces loueurs d'acquérir, lors du renouvellement de leur parc, au moins 10 % de véhicules propres.

Mme la ministre. Avis favorable. Il serait toutefois judicieux que, s'agissant de la définition de ces véhicules, il soit fait référence, dans l'amendement, au deuxième alinéa de l'article L. 224-6, que nous venons d'adopter.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Pour tenir compte de la remarque de Mme la ministre, je vous propose d'adopter l'amendement dans la rédaction suivante : « Art. L. 224-7-1. – Les loueurs automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % avant 2020, des véhicules propres tels qu'ils sont définis au deuxième alinéa de l'article L. 224-6. »

M. Julien Aubert. Sachant que cet amendement va faire peser une nouvelle contrainte sur les loueurs automobiles, je souhaiterais savoir si l'on a recueilli leur avis. A-t-on une idée du poids financier d'une telle mesure, qui pourrait avoir un impact sur la marge bénéficiaire de ces entreprises dès lors que les véhicules propres ont un coût plus élevé que les véhicules à essence ?

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Dès lors que nous imposons des contraintes aux détenteurs d'une flotte importante de véhicules, il est logique que les loueurs automobiles soient eux aussi concernés. Je précise toutefois que la contrainte est en l'espèce assez légère et qu'elle s'appliquera seulement lors du renouvellement de leur parc. Cette mesure semble frappée au coin du bon sens.

M. Julien Aubert. Certes, mais à la différence des autres secteurs, on touche là au cœur de l'activité du loueur automobile. Il ne faudrait pas que l'on s'aperçoive, après l'adoption de cet amendement, que l'on a sous-estimé ses conséquences. A-t-on pour le moins cherché à recueillir leur opinion ?

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je n'ai pas eu le temps de rencontrer toutes les personnes concernées par le texte, mais je ne crois pas que cette

contrainte sera aussi lourde que vous semblez le dire, car le coût des véhicules propres est aujourd'hui à peu près identique à celui des autres véhicules.

M. Michel Sordi. Il me paraît difficile d'appliquer une telle règle de manière générale à l'ensemble du territoire ; il faut tenir compte de la localisation géographique des sociétés de location, de la nature du territoire, etc.

M. Martial Saddier. On peut en effet comprendre qu'une telle mesure s'applique à un parc de location situé dans la couronne parisienne. En revanche, dans d'autres parties du territoire, où les distances à parcourir peuvent être très longues, il n'est pas certain qu'elle soit opportune. Peut-on avoir l'engagement, Mme la ministre, que la profession sera associée à l'élaboration des décrets ?

Mme la ministre. Le Gouvernement est tout à fait favorable à l'organisation d'un tour de table avec les professionnels. Cela dit, je pense que, chez certains professionnels, le pourcentage inscrit dans l'amendement sera largement dépassé. Les coûts d'entretien des véhicules propres sont en effet bien moindres que ceux des autres véhicules – ce qui permettra d'ailleurs peut-être aux loueurs d'inciter financièrement leurs clients à choisir un véhicule propre. Mais il est vrai que les véhicules électriques ne sont pas forcément adaptés aux longues distances, même s'ils sont aujourd'hui autonomes jusqu'à 200 kilomètres.

M. Julien Aubert. Pourrait-on proposer un sous-amendement afin de préciser que des dérogations sont possibles selon les contraintes géographiques ?

M. le président. Je vous propose que l'on voie cela en séance publique.

La Commission adopte l'amendement CS695 tel qu'il a été rectifié.

La Commission examine l'amendement CS2113 du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Il convient d'appliquer la règle que nous venons d'adopter en rectifiant de la même manière l'amendement pour les loueurs automobiles aux taxis, qui assurent un grand nombre de trajets interurbains pour lesquels il n'est pas indispensable que les véhicules disposent d'une autonomie considérable. Bien entendu – j'anticipe les critiques qui pourraient m'être adressées –, l'amendement ne vise pas les artisans mais uniquement les compagnies de taxis et de VTC disposant d'au moins dix véhicules.

Mme la ministre. Sagesse.

M. Martial Saddier. Là encore, il nous faudra peut-être apporter des précisions par sous-amendement en séance publique et tenir compte notamment de la situation géographique des compagnies. Je pense aux compagnies de taxi qui exercent leur activité en zone de montagne, par exemple.

Mme la ministre. Je rappelle que les véhicules hybrides sont parfaitement adaptés aux longues distances.

La Commission adopte l'amendement CS2113 rectifié.

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CS1498 de M. Denis Baupin, CS711 de M. Stéphane Travert et CS197 de Mme Sophie Rohfritsch.

M. Denis Baupin. Cet amendement résulte d'un long travail réalisé sur le véhicule écologique avec ma collègue sénatrice Fabienne Keller dans le cadre de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques. Il ressort de nos travaux que les constructeurs automobiles seraient prêts à mettre sur le marché des véhicules plus petits et moins puissants, qui coûteraient donc moins cher à l'utilisateur et seraient plus respectueux de l'environnement, si les pouvoirs publics incitaient les acheteurs à choisir ce type de véhicules.

Nous proposons donc d'étendre aux véhicules sobres un dispositif existant dans le code de la route pour les véhicules les moins polluants. Il s'agit d'améliorer leur identification et de leur accorder des avantages en matière de circulation et de stationnement. Moi qui ai souvent été caricaturé comme un ayatollah anti-automobile lorsque j'étais maire adjoint en charge des déplacements à Paris, je pense qu'il y a une place pour le véhicule automobile, à condition qu'il évolue dans un sens plus écologique.

M. Stéphane Travert. Un moyen de transport doit être considéré comme un ensemble. Ainsi l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre ne peut être limitée à la seule motorisation du véhicule. Dans le cadre du transport de marchandises, il convient donc de tenir compte des groupes frigorifiques éventuellement présents sur les camions et utilisés pendant le transport. Les groupes frigorifiques autonomes sont en effet de gros émetteurs de gaz à effet de serre, en raison de leur consommation de diesel et des fuites de liquide frigorigène.

M. Martial Saddier. L'amendement CS197 est défendu.

Mme la ministre. S'agissant de l'amendement CS1498, je comprends son objectif, mais je souhaiterais savoir si les facilités accordées aux possesseurs de véhicules écologiques seraient soumises à une décision municipale. Je suis favorable à ce que les véhicules électriques puissent emprunter les couloirs de bus, par exemple, mais en cas de trafic important, cela risque de gêner la circulation des véhicules de transport collectif. Le principe – qui sera débattu dans le cadre de la conférence environnementale, dont un des volets sera consacré au transport propre – selon lequel les véhicules propres bénéficient de conditions de circulation et de stationnement privilégiées va dans le bon sens, mais il faut prévoir une responsabilité des maires en ce domaine, afin d'éviter une décision trop globalisante.

Je vous suggère donc, Monsieur Baupin, de retirer votre amendement en attendant que soit réalisé un examen plus complet de la question qui tienne compte de l'impact de ces procédures dérogatoires afin de nous assurer que le dispositif proposé est fonctionnel.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Défavorable à l'amendement CS1498. Je crois qu'il s'agit d'une fausse bonne idée. Il est nécessaire de modifier les comportements et de privilégier les transports en commun. Si l'on autorise tous les véhicules propres à circuler dans les couloirs de bus, les embouteillages y seront plus nombreux que sur la voie normale, comme c'est le cas en Norvège.

M. Denis Baupin. La mesure proposée se borne à étendre un dispositif existant, sans le modifier. Mais il va de soi qu'un décret précisera les choses. Par ailleurs, en ce qui concerne les compétences municipales, ayant moi-même décidé la création de dizaines de couloirs de bus dans Paris, je n'imagine pas que, rue de Rivoli par exemple, où passent sept à

huit lignes de bus, sans compter les taxis, on autorise d'autres véhicules à emprunter le couloir de bus.

Mon amendement ne vise évidemment pas à permettre à ces véhicules d'emprunter systématiquement les voies de bus. Cette possibilité doit être examinée au cas par cas. C'est bien pour cela qu'un décret doit préciser les choses. Une disposition existe déjà pour les véhicules peu polluants, c'est-à-dire roulant au GPL, au GNV ou à l'électricité. Nous proposons de l'étendre aux véhicules de petite taille et dont la consommation n'excède pas par exemple les deux litres aux cent kilomètres.

Bien sûr, Mme la ministre, les mesures qui pourraient être prises en matière de stationnement de ces véhicules feront l'objet d'une décision municipale. Mais pour que les élus municipaux puissent prendre de telles mesures, encore faut-il que la loi les y autorise.

M. Julien Aubert. M. Baupin risque d'aider les loueurs de voitures, car comme 10 % de leur flotte devra être composée de véhicules propres c'est sur les véhicules les plus petits, parce que les moins chers, que se portera leur choix étant donné que l'on n'a pas précisé quelle doit être la taille des véhicules.

Lorsque les véhicules sobres et peu polluants représenteront une proportion significative de la flotte, j'ai peur que l'on n'aboutisse à l'inverse de l'effet recherché : on aura tout intérêt à avoir un véhicule polluant parce qu'il y aura moins d'embouteillages dans une voie normale que dans les couloirs de bus ! Là encore, je pense que le diable est dans le détail. Et comment va-t-on gérer les stationnements privés de type Vinci ? Comment gérer la situation aux parcmètres ? Va-t-on transformer les policiers en experts techniques ? J'imagine déjà que des macarons de type « Je suis un véhicule sobre et peu polluant » devront être apposés sur le véhicule. Dès lors que l'on va vers une massification de l'usage des véhicules propres et peu polluants, est-il vraiment nécessaire de bâtir une sorte de cathédrale avec une multitude de petites chapelles dérogatoires pour pouvoir s'adapter aux territoires ruraux, urbains et aux situations diverses et variées ? Ce sera un enfer !

Mme Frédérique Massat. C'est vrai, la disposition proposée nécessite une concertation avec les associations d'élus, notamment de maires, pour ce qui est du stationnement.

Il faut rapprocher la mesure proposée des objectifs fixés dans le texte, à savoir l'implantation de millions de bornes de recharges électriques qui vont nécessairement s'accompagner de places de stationnement sur le domaine public.

M. Martial Saddier. Je suis plutôt favorable à cet amendement sur le fond. Mais ce qui nous inquiète, c'est sa généralisation. Les trente-trois plans de protection de l'atmosphère font l'objet de concertations et d'enquêtes publiques. Ne pourrait-on pas envisager que la proposition de M. Baupin qui mérite peut-être d'être encadrée, soit expérimentée dans un premier temps dans les zones soumises à un PPA ? Ce sont des zones urbaines particulièrement concernées par les problématiques de la pollution de l'air. Cela permettrait de monter en puissance tout en répondant aux inquiétudes des uns et des autres, notamment celles dont vient de faire état Mme la ministre concernant les problèmes réglementaires et les relations avec les élus, ainsi que les problèmes d'enquête publique, d'associations en amont du grand public. Cela couvrirait déjà une grande partie des zones urbaines de notre pays.

M. Bertrand Pancher. Tout ce qui va dans le sens du renforcement des responsabilités locales et de la décentralisation, et notamment dans le domaine environnemental, recueille notre adhésion. L'amendement de M. Baupin va dans le bon sens. Laissons aux collectivités locales le choix de décider et vous verrez que tout se passera très bien, car elles ont beaucoup de bon sens et une capacité à réagir en fonction des problématiques de chaque quartier. Je ne comprends pas que l'on puisse se poser la question, monsieur le rapporteur.

Mme Cécile Duflot. Monsieur Aubert, votre intervention aurait peut-être été d'actualité en 1986, mais aujourd'hui elle paraît assez ridicule. On ne peut pas dire à la fois qu'il est urgent d'agir et ne pas s'en donner les moyens. On ne peut pas reprocher à ceux qui veulent avoir une démarche coercitive qu'elle l'est trop.

Nous vivons aujourd'hui le quatrième jour de pic de pollution à Paris après une séquence, la semaine dernière, de trois jours de pic de pollution aux particules fines particulièrement dangereuses pour les enfants. Il suffit de marcher du métro Invalides jusqu'à l'Assemblée nationale pour s'en rendre compte. Cet amendement offre la possibilité d'être incitatif. On n'interdit pas certains véhicules : on rend plus intéressante la possibilité d'utiliser des véhicules propres ou des petits véhicules.

Si l'on autorise les véhicules dont la consommation est inférieure à tant de litres aux cent de circuler les jours de pic de pollution, alors nos concitoyens se diront qu'il vaut mieux acheter une voiture qu'ils peuvent utiliser tous les jours. C'est une démarche incitative.

Monsieur Plisson, notre amendement ne vise pas à autoriser tous les véhicules les plus sobres et les moins polluants à emprunter tous les couloirs de bus. On ne peut pas faire dire n'importe quoi à un amendement qui dit exactement le contraire. Vous craignez d'embouteiller les accès aux grandes villes. Mais qu'en est-il dans la vallée de Chamonix, par exemple ? Ce que nous voulons, c'est offrir la possibilité aux collectivités locales d'agir. Je ne comprends pas que l'on puisse s'opposer à un amendement qui se borne à ouvrir, par décret, des possibilités.

La municipalité parisienne a demandé au Gouvernement la mise en place de la circulation alternée. Mais il a refusé par crainte de déranger les gens qui travaillent. Voilà pourquoi il faut anticiper, ce que permet l'amendement. On ne peut donc pas à la fois refuser les démarches coercitives et ne pas vouloir mettre en place des démarches incitatives.

M. le président François Brottes. Il serait bon pour la suite de nos travaux que la discussion se poursuive sur un ton plus apaisé...

Mme la ministre. Effectivement, la passion n'empêche pas la courtoisie. Madame Duflot, je ne suis pas du tout d'accord avec la façon dont venez de vous comporter à l'égard de l'opposition. Nous sommes ici dans un débat constructif et personne ici ne tient des propos ridicules.

Mme Cécile Duflot. Mais les parlementaires ont la liberté de s'exprimer !

Mme la ministre. Je souhaiterais que l'amendement soit rectifié pour tenir compte du débat. Aussi, je vous propose de remplacer la phrase : « Les véhicules les plus sobres et les moins polluants peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées. » par la phrase : « L'autorité chargée de la police, de la circulation

et du stationnement – en l’occurrence les maires – peut faire bénéficier les véhicules les plus sobres et les moins polluants de conditions de circulation et de stationnement privilégiées. »

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. À mon tour, je souhaite que l’on dépassionne le débat. Je ne comprends pas bien pourquoi Mme Duflot s’est lancée tout à coup dans une diatribe indignée.

Nous devons être d’accord quant à l’objectif poursuivi. Je suis favorable à ce que l’on encourage les véhicules les plus propres. Mais il faut aussi permettre de résoudre les problèmes d’embouteillages qui causent des thromboses à l’entrée de toutes les villes. Or c’est également une affaire de comportement. Ce n’est pas parce que l’on changera les voitures qui roulent au diesel ou à l’essence par des voitures propres que le comportement des automobilistes changera : ils seront toujours seuls dans leur voiture, ils seront toujours dans les embouteillages et l’on mettra toujours trois heures pour rentrer dans Bordeaux. Et si les émissions de gaz à effet de serre diminueront, n’oublions pas qu’il faudra tout de même produire de l’électricité pour faire rouler les véhicules. Il ne faut donc pas se jeter sur une solution apparemment très bonne mais qui, au bout du compte, ne résout qu’une partie des problèmes.

Il faut avant tout privilégier un autre mode de comportement : les transports en commun. Si l’on permet à un véhicule électrique ne transportant qu’une seule personne d’emprunter les voies dédiées aux transports en commun, celles-ci seront très vite embouteillées. Voilà pourquoi je n’y suis pas favorable. Les collectivités ont la possibilité aujourd’hui de procéder à des expérimentations, comme c’est le cas à Paris où il existe des parkings réservés aux véhicules propres. Dès lors, pourquoi ne pas laisser mener des expérimentations dans le cadre des PPA, comme le suggérait notre collègue Saddier, plutôt que de vouloir pousser tout le monde à privilégier une solution qui, au bout du compte, aura les effets inverses du but recherché ?

Quant à la proposition que vient de faire Mme la ministre, je ne peux qu’y être favorable : je suis un bon soldat !

M. Denis Baupin. Je suis tout à fait d’accord avec la proposition de Mme la ministre et j’accepte bien volontiers de rectifier comme elle le suggère mon amendement.

Monsieur le rapporteur, je partage votre point de vue sur les embouteillages. Il y a trois manières de les réduire : soit les gens changent de mode de transport, soit les voitures sont mieux remplies, soit l’on réduit la taille des voitures. Si l’on remplaçait un certain nombre de voitures par des Twizy, ce véhicule conçu par Renault, on aurait beaucoup moins de problèmes d’embouteillages et de stationnement car elles prennent beaucoup moins de place.

M. Julien Aubert. Je remercie sincèrement Mme la ministre pour son intervention.

Le groupe UMP est favorable à l’amendement CS1498 tel qu’il vient d’être rectifié. Nous aurions même été prêts à nous rallier à une autre rectification qui aurait intégré la proposition de M. Saddier sur les pics de pollution.

Mme la ministre. Le Gouvernement est défavorable aux amendements CS711 et CS197.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis que le Gouvernement.

La Commission adopte à l'unanimité l'amendement CS1498 ainsi rectifié.

La Commission rejette successivement les amendements CS711 et CS197.

La Commission examine l'amendement CS156 du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Il s'agit de sanctuariser les couloirs de bus car il est indispensable de privilégier ce mode de transport.

Mme la ministre. Je propose le retrait de cet amendement car nous venons de voter un dispositif qui me semble concilier ces deux préoccupations.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CS18 du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Amendement rédactionnel.

Mme la ministre. Favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 9 modifié.

Après l'article 9

La Commission examine, en discussion commune l'amendement CS1505 rectifié de M. Denis Baupin, et les amendements identiques CS170 rectifié de M. Martial Saddier et CS841 rectifié de M. Julien Aubert.

M. Denis Baupin. Dans le même esprit que précédemment, l'amendement CS1505 rectifié vise à faire en sorte que les sociétés d'autoroute favorisent les véhicules sobres et peu polluants en proposant de mettre en place des voies réservées ou une tarification incitative.

M. Martial Saddier. L'amendement CS170 rectifié est défendu.

M. Julien Aubert. L'amendement CS841 rectifié est défendu.

Mme la ministre. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la commission sur l'amendement CS1505 rectifié.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je suis plutôt défavorable à l'amendement CS1505 rectifié dans la mesure où la négociation des concessions autoroutières est un processus contractuel. Une négociation difficile vient juste de s'achever. Elle n'a pas encore reçu l'aval de la Commission européenne. Tout nouvel allongement de la durée de concession semble exclu à ce stade, ce que sous-tendrait cette proposition.

Mme la ministre. Suite au rapport concernant les autoroutes, des consultations, concertations et remises à plat vont s'engager. D'ailleurs, une mission d'information a été créée dont Jean-Paul Chanteguet a pris l'initiative. La loi prévoit ici d'ouvrir une possibilité. Il faudra en vérifier la conformité avec les règles européennes et l'adaptation, l'application et l'inscription dans les concessions et les conventions avec les sociétés autoroutières.

M. Martial Saddier. Je suis au cœur d'un plan de protection de l'atmosphère dans une vallée alpine traversée par une autoroute et confrontée à un véritable défi de pollution. Il ne nous semblerait pas inutile que la loi permette qu'un débat s'engage sur les moyens propres à favoriser les véhicules propres qui empruntent l'autoroute. Même si nous ne méconnaissons pas toute la complexité de cette affaire en termes de compensations financières pour la société d'autoroute, il me semble important de pouvoir ouvrir un tel débat dans certaines zones spécifiques particulièrement touchées par la pollution de l'air.

M. Jean-Paul Chanteguet. Effectivement, une mission d'information a été mise en place, dont Bertrand Pancher est le président et moi-même le rapporteur. C'est un dossier d'actualité puisque l'Autorité de la concurrence a remis un rapport particulièrement inquiétant et qui ne peut que nous conduire, en tant que responsables politiques, à nous interroger sur les cahiers des charges des contrats des concessions autoroutières et sur l'avenir. Nous sommes confrontés à une vraie difficulté. Allons-nous nous orienter vers un allongement des contrats des concessions autoroutières sachant que cela pourrait permettre d'engager rapidement un programme d'investissements relativement important, de l'ordre de 3,6 milliards d'euros ? Nous engageons-nous dans une dénonciation des contrats des concessions autoroutières ? Nous engageons-nous dans une renégociation de ces contrats ? Il est trop tôt pour voter un tel amendement, d'autant que je ne crois pas qu'il soit particulièrement incitatif. Il se traduira plutôt par une forme d'effet d'aubaine. Je ne suis pas sûr que l'on incitera les ménages à acheter des véhicules peu polluants en les exonérant ici du coût du parking, là du péage autoroutier. Je crois que l'élément déclencheur sera plutôt la politique soutenue par le Gouvernement à travers la prime de conversion. Je ne crois pas que ce soit une bonne chose que de multiplier les exemptions, les réductions et les exonérations. Cela ne fait que multiplier des effets d'aubaine supplémentaires. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. le président François Brottes. Mme la ministre, accepteriez-vous de lever le gage si cet amendement était adopté ?

Mme la ministre. Oui, monsieur le président.

M. Denis Baupin. M. Chanteguet a raison de dire que ces mesures doivent s'intégrer dans le cadre des négociations sur la redéfinition des conventions autoroutières et que c'est une bonne opportunité. Mais je ne partage pas son point de vue quand il soutient que le coût que la seule chose qui peut motiver les consommateurs de changer de type de véhicules ou de motorisation. Évidemment, la question du coût est essentielle, mais il est important d'envoyer des signaux. Le stress quotidien de nos concitoyens lié à la variabilité des temps de déplacements est très important. En permettant à un automobiliste qui roule dans un véhicule peu polluant d'emprunter les voies réservées et de trouver plus facilement une place de stationnement, donc d'avoir plus de chances d'arriver à l'heure au travail, nous enverrions un message important.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Ma circonscription est située à soixante-dix kilomètres de Bordeaux. Une convention avait été mise en place avec Vinci pour aider financièrement les gens qui devaient se rendre à Bordeaux à emprunter

l'autoroute ; en fait, on les incitait à prendre leur voiture et à s'encastrier dans les embouteillages. Aujourd'hui, on se demande si la participation ne pourrait pas être conditionnée au covoiturage.

Les habitants de ma circonscription sont plutôt défavorisés, ils n'ont pas forcément les moyens d'acheter des véhicules propres. Aussi, ils continueront à conserver leur voiture polluante et à s'entasser dans les embouteillages. Du coup, ils ne pourront pas bénéficier de la mesure proposée. Je le répète, c'est une fausse bonne idée.

M. Jean-Paul Chanteguet. J'approuve M. Baupin lorsqu'il indique que l'on met en place un certain nombre de dispositifs ou de mécanismes permettant de se rendre plus rapidement sur son lieu de travail. En revanche, la baisse des tarifs du péage ne permettra jamais d'arriver plus rapidement sur son lieu de travail...

M. le président François Brottes. Le jour où beaucoup de véhicules peu polluants rouleront en France, il faudra créer un autre dispositif...

M. Julien Aubert. C'est un amendement d'appel. On ne peut pas faire l'impasse sur les autoroutes. Mais c'est un problème compliqué qu'on ne pourra pas régler en quelques minutes. Je suis sensible à la réflexion de M. Chanteguet.

On aurait pu sous-amender l'amendement en mettant en place un tarif spécifique en cas de covoiturage.

Je retire l'amendement CS 841 rectifié.

Les amendements identiques CS170 rectifié et CS841 rectifié sont retirés.

La Commission rejette l'amendement CS1505 rectifié.

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CS703 du rapporteur et CS1640 de M. Jacques Krabal.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. L'amendement CS703 vise à diversifier les lieux d'avitaillement pour les véhicules autres qu'électriques. Il s'agit d'anticiper un projet de directive.

M. Joël Giraud. Un consensus a été obtenu sur la promotion des carburants alternatifs entre la Commission, le Conseil et le Parlement européens. Il serait intéressant d'inclure dans le texte cette disposition qui va de toute façon devenir une directive européenne.

Contrairement à l'amendement CS703, mon amendement CS1640 prévoit que, dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant la stratégie pour le développement des véhicules propres.

Mme la ministre. Le Gouvernement est favorable à l'amendement CS703.

J'ajoute que si cet amendement est adopté, les auteurs de l'amendement CS1640 obtiennent satisfaction. C'est pourquoi je suggère que l'amendement CS1640 soit retiré.

M. Martial Saddier. Environ 46 millions de véhicules sont en circulation dans notre pays, dont 6 millions de véhicules utilitaires et 40 millions de véhicules légers.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il y en a moins !

M. Martial Saddier. Parmi ces 40 millions de véhicules légers, on compte entre 11 et 13 millions de véhicules polluants ou très polluants. On parle d'une éventuelle augmentation du prix du gazole, une hausse d'un centime représentant 350 à 360 millions d'euros.

Mme la ministre, envisagez-vous d'aider nos concitoyens, à l'instar de ce qui est fait en matière de modernisation des bâtiments ? M. Plisson a pris un exemple très intéressant et sur lequel je me bats beaucoup au regard de la pollution de l'air : ce n'est pas par plaisir si certains de nos concitoyens roulent dans des véhicules polluants, mais parce qu'ils n'ont pas les moyens de faire autrement. Souvent, ils utilisent ces véhicules pour leur trajet domicile-travail parce qu'ils n'ont pas d'autre choix. Peut-on envisager que le Gouvernement mette en place une aide à la reconversion du parc le plus vieillissant et le plus polluant en faveur de nos concitoyens les plus en difficulté ? À titre personnel, je regretterais que l'on aille vers une augmentation du prix du gazole et que la ressource fiscale ainsi dégagée ne serve pas à aider ceux de nos concitoyens les plus en difficulté à changer leurs véhicules les plus polluants.

M. le président François Brottes. Nous connaissons votre passion et votre expertise sur le sujet, mais je souhaite que l'on se concentre sur l'amendement de M. Plisson.

L'amendement CS1640 est retiré.

La Commission adopte l'amendement CS703.

La Commission est saisie de l'amendement CS159 rectifié du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Le secteur des transports représente environ un tiers des émissions françaises de gaz à effet de serre. Mon amendement vise à mettre en place une stratégie de véhicules propres pour le transport.

Mme la ministre. Je suggère le retrait de cet amendement car le projet de loi prévoit déjà la stratégie bas carbone. Par ailleurs, nous disposons du rapport Mobilité 21 et de l'amendement CS703 du rapporteur que nous venons d'adopter. Nous avons donc tous les outils pour définir cette stratégie nationale bas carbone dans le domaine des transports.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La Commission examine l'amendement CS1496 rectifié de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. L'amendement du rapporteur qui a été adopté tout à l'heure a permis d'élargir significativement la vision de la mobilité dans cette loi qui jusqu'à présent donnait l'impression d'être concentrée uniquement sur le véhicule électrique. Il était donc important d'avoir une vision un peu plus large.

Le présent amendement essaie de voir dans quels domaines il conviendrait que la programmation pluriannuelle (PPE) se penche en matière de mobilité. Les différents sujets que j'évoque dans l'amendement résultent d'ailleurs des concertations menées dans le cadre du Conseil national de la transition écologique pour faire évoluer la mobilité de façon plus sobre et écologique.

Mme la ministre. Je partage cette préoccupation. Toutefois, je suggère le retrait de l'amendement pour les mêmes raisons que celles évoquées précédemment. Nous disposons en effet déjà de beaucoup d'outils, comme la stratégie bas carbone, le rapport Mobilité 21, la programmation pluriannuelle de l'énergie. Ne passons pas notre temps à élaborer des stratégies et à faire des études ; rendons bien efficaces les dispositifs prévus dans le projet de loi et qui ont le même objectif.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

M. Denis Baupin. Je suis prêt à le retirer si Mme la ministre nous précise que les indications mentionnées dans l'amendement seront transmises à ceux qui élaboreront la PPE.

Mme la ministre. Tout à fait d'accord.

L'amendement est retiré.

Article 10 (articles L. 111-5-2 et L. 111-5-4 du code de la construction et de l'habitation, article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis) : Déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables

La Commission est saisie de l'amendement CS953 de M. Julien Aubert, tendant à supprimer l'article.

M. Julien Aubert. Comment en sommes-nous venus, au groupe UMP, à déposer cet amendement, qui peut sembler quelque peu manichéen ? Nous sommes convaincus que la transition énergétique se fait dans un monde incertain. Dans le domaine de l'énergie, les acteurs ne s'accordent pas sur le calendrier des ruptures technologiques : aucun expert des hydrocarbures n'aurait pu prévoir la révolution du gaz de schiste il y a dix ans. De même, qui peut dire dans combien de temps le stockage électrique sera parfaitement efficace ? – Cinq, dix, quinze ou vingt ans ? La transition énergétique doit donc, selon nous, être flexible, ce qui suppose de favoriser le développement des technologies nouvelles sans pour autant en privilégier une par rapport à une autre.

Or le choix fait avec ce texte – qui s'est certes atténué au fil des discussions – est celui du « tout électrique », avec un plan de déploiement de 7 millions de bornes de recharge. Si l'énergie électrique a évidemment sa place dans les transports, veillons à ne pas mettre tous nos œufs dans le même panier ! Gardons notamment en mémoire la « jurisprudence Minitel » : lorsque l'on décide un plan de déploiement généralisé et massif – nous avons discuté hier du compteur Linky –, les technologies évoluant, on peut avoir de mauvaises surprises plusieurs années après, et il est alors trop tard. D'où notre proposition de supprimer l'article 10. Il s'agit d'un amendement d'appel : nous invitons le Gouvernement à élargir son spectre et à éviter de privilégier une technologie par rapport à une autre.

Mme la ministre. Avis défavorable.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CS35 du rapporteur.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CS141 de M. Martial Saddier et CS840 de M. Julien Aubert, l'amendement CS631 de M. Jean-Jacques Guillet et l'amendement CS1506 de M. Denis Baupin.

M. Martial Saddier. L'amendement CS141 est défendu. Vous n'avez pas répondu, Mme la ministre, aux questions que nous avons posées sur le prix du gazole et sur la prime au renouvellement des véhicules les plus polluants. Des éléments de réponse seraient pourtant utiles pour la suite de nos travaux.

M. Julien Aubert. Mon amendement CS840, dont le champ est moins large que celui de l'amendement de M. Baupin, prévoit que l'État publie une stratégie pour rendre disponibles les carburants routiers autres que le gazole et le supercarburant, ainsi que le gaz naturel liquéfié maritime ou fluvial. Nous gagnerions ainsi du temps, puisque la directive européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution nous imposera de toute façon de clarifier notre stratégie en la matière. Je suis d'accord avec vous, Mme la ministre : nous avons tendance à élaborer beaucoup trop de stratégies, de schémas et de plans. Néanmoins, il serait possible d'inclure un volet sur les carburants dans un plan existant. Nous aurions ainsi une clause de rendez-vous.

M. Martial Saddier. L'amendement CS631 est défendu.

M. Denis Baupin. Mon amendement CS1506 est en partie satisfait par l'amendement CS703 du rapporteur, que nous venons d'adopter. Mais il conviendrait de préciser ce dernier lors de l'examen du texte en séance publique. La directive européenne va en effet obliger la France à définir une stratégie de développement des carburants alternatifs.

Mme la ministre. Je suggère le retrait de tous ces amendements, qui sont satisfaits : l'État doit définir une stratégie nationale bas carbone et une programmation pluriannuelle de l'énergie. Il me semble plus intéressant de rassembler toutes les données pertinentes au sein d'un document unique et cohérent, qui couvrira l'ensemble des secteurs consommateurs d'énergie, dont les transports.

La prime à la conversion des véhicules les plus polluants est bien à l'étude, monsieur Saddier. Le principe en est inscrit dans le projet de loi. L'instauration de cette prime n'a d'ailleurs aucun lien avec une éventuelle taxation supplémentaire du gazole : nous allons trouver d'autres moyens de la financer. C'est évidemment un sujet majeur : il s'agit notamment de permettre aux propriétaires modestes de véhicules polluants de s'orienter de manière significative vers des véhicules propres.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

M. Martial Saddier. Merci de votre réponse, Mme la ministre.

M. Julien Aubert. Vous vous engagez donc, Mme la ministre, à inclure un volet sur les carburants dans la stratégie nationale bas carbone ?

Mme la ministre. Oui.

M. Julien Aubert. Cet engagement apparaîtra-t-il dans le texte ou bien est-il simplement oral ?

Mme la ministre. La Commission a adopté l'amendement CS703 du rapporteur, l'auriez-vous oublié ?

M. Julien Aubert. J'avais donc satisfaction sans le savoir... Je retire mon amendement.

Les amendements CS141, CS840, CS631 et CS1506 sont retirés.

La Commission examine, en discussion commune, l'amendement CS161 deuxième rectification du rapporteur, les amendements identiques CS154 de M. Martial Saddier et CS839 rectifié de M. Julien Aubert, l'amendement CS201 rectifié de Mme Sophie Rohfritsch, l'amendement CS724 rectifié de M. Stéphane Travert et l'amendement CS1507 de M. Denis Baupin.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Aux termes de mon amendement CS161 deuxième rectification, l'État établirait une feuille de route pour doter le réseau routier français d'une infrastructure d'avitaillement en carburant gaz naturel et en biométhane. De même que pour les bornes électriques, nous souhaitons que l'ensemble du territoire soit couvert de stations permettant d'alimenter tous les types de véhicules propres. Si nous adoptons ma proposition, les amendements suivants seront satisfaits.

M. Martial Saddier. L'amendement CS154 est défendu.

M. Julien Aubert. Les amendements CS839 rectifié et CS201 sont défendus. Le rapporteur va dans la bonne direction, il faut l'encourager dans cette voie.

M. Stéphane Travert. L'amendement CS724 rectifié est défendu.

M. Denis Baupin. Mon amendement CS1507 est plus précis que celui du rapporteur : la France se fixerait comme objectif l'installation d'au moins une station de gaz naturel pour véhicules tous les 150 kilomètres en 2020. Le projet de loi prévoit que notre pays se dote de 7 millions de bornes électriques d'ici à 2030, nous devrions avoir la même ambition pour les autres types d'énergie. Néanmoins, l'amendement du rapporteur permettrait déjà d'avancer.

Mme la ministre. Je suggère le retrait de tous ces amendements, qui sont satisfaits par l'amendement CS703 du rapporteur, que la Commission a adopté. J'en rappelle les termes : « L'État doit définir une stratégie de développement des véhicules propres et des infrastructures d'avitaillement correspondantes. Cette stratégie concernera toutes les technologies de véhicules propres et toutes les sources d'énergie. En outre, elle devra déterminer des territoires et des réseaux routiers prioritaires pour le développement desdites infrastructures, et sera transmise au Parlement. » L'amendement CS703 a permis de concentrer dans un seul texte l'ensemble des éléments liés à la stratégie bas carbone.

Les amendements CS161 deuxième rectification, CS154, CS839 rectifié, CS201 rectifié, CS724 et CS1507 sont retirés.

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CS19 du rapporteur.

Puis elle est saisie de l'amendement CS1508 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Nous avons une inquiétude s'agissant de l'objectif de déploiement de sept millions de bornes électriques – chiffre très impressionnant – affiché dans la loi : il ressort des auditions préparatoires que ni Réseau de transport d'électricité, ni Électricité réseau distribution France, ni la Commission de régulation de l'énergie ne disposent d'évaluation de l'impact que pourraient avoir ces sept millions de bornes sur le réseau. Lorsque nous évoquons le développement des énergies renouvelables avec nos interlocuteurs chargés des réseaux de distribution et de transport d'électricité – nous, écologistes, nous battons en ce sens depuis de nombreuses années déjà –, ils invoquent souvent la complexité d'une telle entreprise et les modifications qu'elle induirait en termes d'équilibre des réseaux. Cet argument n'est d'ailleurs pas dénué de tout fondement, ce qui implique de travailler sérieusement en élaborant des schémas de déploiement. Or l'impact de l'installation de sept millions de points de charge sur les réseaux sera au moins aussi important que celui du développement des énergies renouvelables. Mon amendement vise donc à ce qu'une étude d'impact nationale soit réalisée, afin de déterminer les conditions dans lesquelles nous pourrions réussir ce déploiement sans déséquilibrer les réseaux. Nous devrions inclure une disposition analogue à celle qui figure au début du titre V s'agissant du développement des énergies renouvelables : « sous réserve de la nécessité de préserver le fonctionnement des réseaux ».

Mme la ministre. Cet amendement est très prématuré : commençons d'abord par développer les véhicules électriques. Alors même que nous avons du mal à faire décoller ce marché et à mobiliser nos investisseurs et nos industriels pour qu'ils s'engagent massivement dans cette voie, nous n'allons pas commencer à susciter des inquiétudes en mettant en avant les éventuels risques en termes de surconsommation d'électricité... Souhaitons d'ailleurs que cette question se pose un jour : cela voudra dire que le développement des véhicules électriques aura réussi ! Quant à RTE, sa fonction est en effet de surveiller l'équilibre des réseaux.

Par ailleurs, le groupe Schneider Electric a mis au point des bornes de recharge alimentées par des panneaux photovoltaïques – j'ai pu les voir récemment. Il faut aussi investir massivement dans ces nouvelles technologies, qui vont se développer très rapidement. Avis défavorable.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je suis d'accord avec Mme la ministre : on ne peut pas à la fois encourager le développement des véhicules électriques et anticiper les difficultés à venir. Néanmoins, le problème existe et nous devons être vigilants : RTE nous a alertés sur les éventuelles conséquences pour le réseau de distribution d'électricité. Du reste, c'est aussi une question de comportement : si les automobilistes se rendent tous en même temps dans les stations-service pour faire une recharge rapide de leur voiture électrique, comme ils font actuellement un plein d'essence – ce qui correspond à une charge de 10 mégawatts ! –, cela créera des pics de consommation très difficiles à gérer pour RTE. C'est pourquoi le projet de loi et plusieurs amendements visent à encourager les recharges lentes dans les immeubles et sur les parkings des entreprises. Je vous suggère, monsieur Baupin, de retirer votre amendement, qui est sans doute trop catégorique et quelque peu traumatisant.

M. Denis Baupin. Je le maintiens.

M. Jean-Paul Chanteguet. Je soutiens cet amendement. Je comprendrais votre raisonnement, Mme la ministre, si l'objectif d'installer 7 millions de points de charge à

l'horizon 2030 ne figurait pas dans le texte. Rappelons qu'il y a près de 30 millions de véhicules individuels en France.

Mme Frédérique Massat. À la fin du mois de juillet, nous avons adopté une loi qui prévoit la création d'un opérateur national chargé de l'implantation des bornes de recharge sur le territoire national. Ces opérations doivent concerner le territoire d'au moins deux régions, et le système est équilibré et contrôlé par l'État. Nous disposons donc d'assurances en matière d'aménagement du territoire. En outre, le déploiement doit se faire en concertation avec les gestionnaires de réseau et les autorités organisatrices de la distribution d'électricité, de gaz et de chaleur. Nous disposons donc déjà d'outils qui permettent d'éviter la surcharge du réseau. Si nous adoptons aujourd'hui des dispositions qui contredisent celles que nous venons de voter pour permettre à l'État d'intervenir, cela risque d'être compliqué à gérer !

Mme Cécile Duflot. Les écologistes ont été beaucoup trop polis et trop sages depuis trente ans, Mme la ministre : s'ils l'avaient moins été, nous aurions peut-être avancé plus vite ! D'autre part, je n'ai attenté ni à l'honneur ni à la dignité de M. Aubert.

Je reviens à la lettre de l'amendement de M. Baupin : nous demandons simplement une étude d'impact coordonnée par RTE pour mesurer les conséquences d'un plan de déploiement massif des bornes électriques. Il ne s'agit ni de freiner ni de favoriser le développement des véhicules électriques, mais d'anticiper, pour que ce développement soit un succès. Si l'installation des bornes se fait plus rapidement que prévu et provoque une surcharge du réseau, c'est-à-dire à une situation de blocage, cela limitera l'utilisation des véhicules électriques. Des blocages pourraient également se produire en cas de concentration de véhicules électriques dans un même endroit à l'occasion d'une manifestation particulière – un festival, par exemple – si le réseau n'a pas été dimensionné pour y faire face, faute d'anticipation. Voilà ce qui pourrait freiner le développement des véhicules électriques.

M. Julien Aubert. Pour une fois, les écologistes sont responsables... Depuis le début de l'examen de ce texte, nous n'avons cessé d'appeler votre attention sur les coûts et sur la gestion du réseau électrique. Or tous nos arguments ont été balayés. Nous sommes donc heureux qu'un amendement responsable soit présenté et que l'on s'interroge enfin sur les conséquences des choix qui sont faits !

Cependant, vous avez raison, Mme la ministre : cet amendement est tout de même un peu anxigène. Car si le développement massif des véhicules électriques peut en effet avoir des conséquences sur l'équilibre des réseaux et induire des risques de surcharge, il présente aussi des avantages éventuels en matière de gestion de l'effacement : ces millions de véhicules stockeront de l'électricité. Il conviendrait de le mentionner dans l'amendement. D'un autre côté, si une étude est réalisée, il faudra aussi tenir compte du développement, dans le même temps, d'énergies électriques intermittentes qui modifient le mix électrique et qui rendent les prévisions plus difficiles, ce qui exige de mieux gérer l'effacement.

Je propose donc de sous-amender la proposition de M. Baupin comme suit : « Cet objectif fera l'objet d'une étude d'impact nationale coordonnée par RTE pour en mesurer les conséquences sur l'équilibre des réseaux, la gestion de l'effacement, les risques de renforcement de la pointe électrique et des besoins de puissance engendrés, notamment dans la perspective d'un développement simultané des énergies électriques intermittentes dans le mix énergétique français. »

M. le président François Brottes. Soyons optimistes : la voiture électrique est un excellent moyen de stocker l'électricité. Monsieur Aubert, je vous suggère de déposer votre sous-amendement en vue de la séance publique.

La Commission rejette l'amendement.

L'amendement CS178 rectifié du rapporteur est retiré.

La Commission en vient à l'amendement CS1509 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. L'installation de nombreuses bornes à recharge rapide pèserait très lourd sur le réseau. Cet amendement vise donc à encadrer ce déploiement : il prévoit que l'on installe prioritairement des bornes de recharge d'une puissance inférieure à 12 kilowatts.

Mme la ministre. Avis défavorable.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

L'amendement est retiré.

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CS20 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CS84 de M. Lionel Tardy.

M. Martial Saddier. L'amendement est défendu.

Mme la ministre. Avis défavorable.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

La Commission rejette l'amendement.

L'amendement CS1510 de M. Denis Baupin est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CS1641 de M. Joël Giraud.

M. Jacques Krabal. Cet amendement vise à donner au consommateur le libre choix du fournisseur d'électricité pour la recharge de son véhicule électrique. Il ne doit pas être contraint de suivre les choix effectués par les gestionnaires de bornes de recharge. Il convient, en outre, de garantir des prix aussi bas que possible.

Mme la ministre. Avis défavorable. Je suggère le retrait de cet amendement. Un cahier des charges a été élaboré pour les infrastructures publiques de recharge. Il prévoit l'itinérance des services, ce qui permettra un accès aisé à toutes les bornes publiques. Cela doit contribuer à la constitution d'un marché concurrentiel ouvert à tous les opérateurs, ainsi qu'à la création de services innovants et performants. Les protocoles de communication permettant l'échange entre opérateurs des données nécessaires à l'ouverture du service directement ou *via* une plate-forme d'interopérabilité existent déjà. L'appel à manifestation d'intérêt destiné aux collectivités territoriales lancé dans le cadre du programme

d'investissements d'avenir est piloté par l'ADEME et intègre vos préoccupations, monsieur Krabal.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Il paraît impossible d'imposer que tous les fournisseurs d'électricité soient présents dans tous les points de charge. En revanche, pour les infrastructures de recharge situées à leur domicile, les utilisateurs auront bien la possibilité de choisir l'opérateur avec lequel ils souhaitent conclure un contrat.

M. Joël Giraud. Je souhaiterais néanmoins m'assurer que la libre concurrence sera garantie et que la couverture territoriale sera suffisante. Il est arrivé que l'on m'invite aimablement à franchir deux fois la frontière franco-italienne pour me rendre dans le centre de contrôle technique le plus proche !

L'amendement est retiré.

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CS21 du rapporteur.

Elle en vient à l'amendement CS1513 de Mme Michèle Bonneton.

M. Denis Baupin. Aux termes de cet amendement, le réseau des bornes de recharge devrait être principalement alimenté par de l'électricité d'origine renouvelable. Il convient d'associer deux objectifs : le développement des voitures électriques – auquel nous sommes, bien sûr, favorables – et celui des énergies renouvelables. Dans le passé, la surproduction d'électricité nous a incités à développer le chauffage électrique, et nous le payons aujourd'hui par une dépendance inquiétante à l'électricité et une vulnérabilité aux pics de consommation.

Mme la ministre. Je suggère le retrait de cet amendement, qui est satisfait : en 2030, 40 % de la production d'électricité devra être d'origine renouvelable. Cette exigence s'appliquera à tous les secteurs qui consomment de l'énergie et de l'électricité : ils devront tous faire l'effort de privilégier les énergies renouvelables. Focaliser sur un seul de ces secteurs reviendrait à dire que l'on sera moins exigeant avec les autres.

Par ailleurs, s'agissant de la recharge privée, les particuliers ont déjà la possibilité de choisir un fournisseur proposant de l'électricité d'origine renouvelable. Tel est également le cas des institutionnels, qui auront d'ailleurs intérêt à s'orienter vers ces énergies en raison de la baisse du coût des équipements correspondants. L'objet même de ce texte est de favoriser le recours aux énergies renouvelables.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

M. Denis Baupin. Je vous remercie, Mme la ministre, d'avoir confirmé que l'objectif était bien d'atteindre 40 % d'électricité d'origine renouvelable en 2030. Cela figure dans l'exposé des motifs et nous aurions souhaité l'inscrire dans la loi. Cette confirmation est de bon augure pour la PPE.

L'amendement est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CS836 de M. Julien Aubert.

M. Alain Leboeuf. Cet amendement, que je défends en tant qu'élu de la côte atlantique, vise à ce que l'État favorise la distribution du gaz naturel liquéfié dans les ports

pour les navires et les bateaux. Ceux-ci utilisent actuellement des fiouls lourds. Il convient d'encourager la réduction des émissions de dioxyde de carbone en facilitant le recours au gaz naturel liquéfié. Il s'agirait d'un signal clair et durable à l'attention des acteurs du secteur. Ne prenons pas de retard ! En outre, cet amendement est cohérent avec la proposition de directive européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution.

Mme la ministre. Cet amendement est satisfait par l'amendement CS703 adopté tout à l'heure : l'État doit définir une stratégie de développement des transports propres et des infrastructures d'avitaillement correspondantes. Cette stratégie concernera toutes les sources d'énergie et toutes les technologies de transports propres, y compris celles qui concernent les navires et les bateaux. En outre, elle fixera des objectifs de développement territorialisés et priorités – les ports pourront être traités dans cette partie – et sera soumise au Parlement.

M. Julien Aubert. Nous aurions néanmoins souhaité que les termes « ports », « navires » et « bateaux » figurent dans la loi, afin que ce secteur très particulier ne soit pas oublié ou considéré comme mineur. Nous maintenons donc l'amendement.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je suis très sensible à votre souhait, tout à fait légitime. Cependant, dans la mesure où cet amendement est satisfait, j'en demande le retrait.

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

Puis elle examine l'amendement CS160 du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Cet amendement vise à favoriser le développement des modes de transport doux, en particulier de la bicyclette, chère à mon cœur. Je propose que la France se fixe un objectif de déploiement massif, d'ici à 2030, de voies de circulation douce et de stationnements dédiés aux mobilités douces, en particulier de stationnements sécurisés pour les vélos.

Mme la ministre. Je m'en remets à la sagesse de la Commission, étant entendu que ce domaine relève de la compétence des collectivités territoriales.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Ces dispositions constitueront donc une incitation pour ces dernières.

La Commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CS74 de M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Nous appelons à une transition énergétique souple. À cet égard, l'obligation d'installation de bornes électriques ne correspond pas à notre philosophie : nous aurions préféré une incitation, d'autant que ce texte, sans doute rédigé un peu rapidement, ne précise pas certains éléments importants tels que les conditions techniques – doit-il s'agir d'un chargement rapide ou long ? – ni le nombre minimal de bornes.

Mme la ministre. Avis défavorable.

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

Puis elle examine les amendements identiques CS1279 rectifié de M. Jean-Paul Chanteguët et CS1511 de M. Denis Baupin.

M. Jean-Paul Chanteguët. L'amendement CS1279 rectifié vise à étendre l'obligation de doter les bâtiments de stationnements sécurisés dédiés aux vélos, afin de faciliter leur utilisation dans les déplacements quotidiens.

M. Denis Baupin. L'amendement CS1511 est défendu.

Mme la ministre. Je m'en remets à la sagesse de la Commission.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je suis tout à fait d'accord sur le principe. Cependant, il conviendrait de préciser ce que l'on entend par « stationnements sécurisés » : cela signifie-t-il « sécurisés contre le vol » ? Si tel est le cas, cela risque de poser problème.

Mme la ministre. L'objectif de l'amendement est très louable. Rappelons néanmoins que les bâtiments neufs sont déjà tous assujettis à une obligation de créer des stationnements pour les vélos, que les bâtiments à usage tertiaire existants doivent réaliser des emplacements sécurisés, et que des modalités simplifiées sont prévues en la matière pour les bâtiments d'habitation collectifs.

M. Denis Baupin. Le terme « sécurisés » figure non pas dans l'amendement, mais dans le projet de loi. L'amendement vise simplement à élargir la liste des bâtiments concernés.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Le problème se pose lorsque le stationnement se fait à l'extérieur des bâtiments.

La Commission adopte l'amendement CS1279 rectifié et l'amendement CS1511 est retiré.

La Commission examine ensuite l'amendement CS1194 de Mme Audrey Linkenheld.

Mme Frédérique Massat. Défendu.

Mme la ministre. Avis défavorable.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

L'amendement est retiré.

La Commission se saisit alors de l'amendement CS1512 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Nous proposons que le nombre de places de stationnement sécurisées réservées aux vélos ne puisse pas être inférieur à 10 % du nombre de places de stationnement automobile.

Mme la ministre. Avis défavorable : ce serait trop rigide. Qui plus est, cette précision relève du règlement.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

L'amendement est retiré.

La Commission examine ensuite l'amendement CS1195 de Mme Audrey Linkenheld.

Mme Frédérique Massat. Défendu.

Mme la ministre. Cet amendement est satisfait.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

L'amendement est retiré.

Puis la Commission adopte l'amendement de précision CS22 de M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI.

Elle se saisit alors de l'amendement CS172 rectifié du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Dans le même esprit que les amendements précédents, il s'agit d'encourager le développement d'infrastructures destinées au stationnement des vélos.

Mme la ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

La Commission examine ensuite l'amendement CS1196 de Mme Audrey Linkenheld.

Mme Frédérique Massat. Défendu.

Mme la ministre. Cet amendement est satisfait.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

L'amendement est retiré.

La Commission adopte ensuite l'amendement de précision CS23 du rapporteur, ainsi que l'amendement de coordination CS37 du rapporteur.

Elle se saisit alors de l'amendement CS38 du rapporteur.

M. Philippe Plisson pour les titres III et VI. Amendement de coordination.

M. le ministre. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La Commission adopte alors l'article 10 modifié.

La séance, suspendue à onze heures et vingt-cinq minutes, est reprise à onze heures et cinquante-cinq minutes.

Après l'article 10

La Commission se saisit de l'amendement CS838 de M. Julien Aubert.

M. Alain Leboeuf. Pour obtenir un permis de construire, il est obligatoire de prévoir un certain nombre d'aires de stationnement, en fonction du nombre de logements prévus. Nous proposons d'encourager les promoteurs à mettre à disposition des véhicules électriques en autopartage ; en contrepartie, le nombre de places obligatoires pourrait être réduit.

Mme la ministre. L'intention me paraît très louable, mais l'amendement sera satisfait puisqu'il est déjà prévu de réduire les exigences imposées lors de la construction de nouveaux logements. Sagesse.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Le principe est bon, mais l'application sera difficile : comment savoir dès la construction si un autopartage sera bien prévu ?

M. Alain Leboeuf. Ce n'est pas si compliqué : le promoteur peut intégrer l'autopartage à son projet. Il n'y a pas d'obligation, mais un simple encouragement. On gagnerait de la place tout en encourageant l'usage du véhicule électrique.

M. le président François Brottes. Ne faudrait-il pas s'assurer que le promoteur a déjà prévu un opérateur pour offrir ce service aux habitants ? Si l'autopartage est simplement prévu mais n'est pas mis en place faute d'opérateur, il y aura un problème. Votre amendement ne me paraît pas suffisamment précis sur ce point.

M. Julien Aubert. Une telle précision relève, me semble-t-il, d'un décret. Avec cet amendement, nous souhaitons favoriser l'innovativité et les convergences innovantes entre le secteur du transport et celui du bâtiment. De telles solutions présenteraient des avantages financiers, puisque le secteur privé financerait ainsi le développement de la voiture électrique. Enfin, en diminuant le nombre de places de stationnement nécessaires, on faciliterait la construction, notamment dans les centres-villes.

M. le président François Brottes. La loi ALUR a assoupli les obligations en matière de places de stationnement, le problème ne se pose donc plus. Mais si un autopartage est prévu sans être vraiment mis en œuvre, les habitants se retrouveront Gros-Jean comme devant ! Je vous suggère d'y réfléchir d'ici à la séance.

M. Julien Aubert. Soit.

L'amendement est retiré.

La Commission examine ensuite les amendements identiques CS204 de Mme Sophie Rohfritsch et CS968 de M. Laurent Kalinowski.

M. Martial Saddier. L'amendement CS204 est défendu.

M. Stéphane Travert. La création d'un marché des crédits des véhicules propres pourrait inciter les constructeurs à proposer de tels véhicules à des prix acceptables par nos concitoyens.

Mme la ministre. Avis défavorable, en raison de la complexité d'un tel mécanisme.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

La Commission rejette l'amendement.

Article 11 (articles L. 641-5, L. 641-6 et L. 661-1-1 [nouveau] du code de l'énergie) : Développement des biocarburants avancés et surveillance de la qualité des carburants

La Commission adopte les amendements rédactionnels CS24 et CS25 du rapporteur.

Elle se saisit ensuite des amendements identiques CS100 de M. Martial Saddier, CS1349 de M. Jean-Paul Chanteguet et CS1432 de M. Julien Aubert.

M. Martial Saddier. Il s'agit d'afficher un objectif ambitieux, mais réaliste, d'utilisation des énergies renouvelables dans les transports collectifs, à l'horizon 2030.

M. Jean-Paul Chanteguet. L'amendement CS1349 est défendu.

M. Julien Aubert. L'amendement CS1432 est défendu.

Mme la ministre. Ces amendements seront satisfaits par la PPE. Je demande leur retrait.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

L'amendement CS1349 est retiré.

Puis la Commission rejette les amendements CS100 et CS1432.

Elle examine alors l'amendement CS1515 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Le texte semble insister sur les agrocarburants ; or tous les vecteurs énergétiques doivent être pris en considération. Notre amendement met en avant le rôle du biogaz et des biocarburants de deuxième et troisième générations.

Mme la ministre. La rédaction actuelle, beaucoup plus large, est préférable : en citant certains vecteurs, on risque d'en écarter d'autres, dont certains peut-être n'existent pas encore. Ainsi, votre amendement ne cite pas l'hydrogène. C'est l'inconvénient des énumérations.

L'amendement est retiré.

La Commission se saisit ensuite de l'amendement CS1516 de M. Denis Baupin.

Mme la ministre. L'amendement est satisfait, car la PPE fixe les objectifs de développement des différents types d'énergie utilisables dans les transports. Qui plus est, nous avons adopté l'amendement CS703, qui demande une stratégie de développement des véhicules propres.

M. Denis Baupin. Dont acte.

L'amendement est retiré.

La Commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements CS101 de M. Martial Saddier, CS784 de M. Julien Aubert, CS837 de M. Julien Aubert, CS1033 de M. Bertrand Pancher, CS1034 de M. Bertrand Pancher, CS1517 de Mme Brigitte Allain, CS1712 de M. Jacques Krabal, CS913 de M. Jean-Yves Caullet et CS914 de M. Jean-Yves Caullet.

M. Jacques Krabal. Nous souhaitons le développement des biocarburants sur notre territoire. L'amendement CS1712 vise à inclure explicitement le développement des biocarburants issus de déchets et de résidus parmi les objectifs de la PPE.

M. Jean-Yves Caullet. Mon amendement CS913 est similaire. En outre, l'amendement CS914 rappelle le seuil de 7 % fixé pour les agrocarburants de première génération : le développement des biocarburants nouveaux ne doit pas faire cesser la production des biocarburants actuellement utilisés.

Mme la ministre. Ces amendements sont très intéressants mais satisfaits : la PPE fixera les différents objectifs, et l'amendement CS703 déjà mentionné prévoit la mise en œuvre d'une stratégie pour les véhicules propres. Voilà un amendement proprement miraculeux, qui fera date dans la transition énergétique...

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis : je ne peux que partager la position de la ministre...

M. Jean-Yves Caullet. Mais conservera-t-on le fonds actuel, tout en progressant dans les nouvelles technologies ?

Mme la ministre. Bien sûr, les biocarburants nouveaux ne font pas disparaître les anciens. Les textes réglementaires en tiendront compte. Tous ces éléments ont été soigneusement notés.

M. Bertrand Pancher. Nous assistons ce matin à un petit miracle : il n'y a plus aucune controverse sur les biocarburants ! Élu d'un département agricole, je suis attaché à l'équilibre entre développement de biocarburants et soutien à l'agriculture. Je me réjouis donc de ce consensus, tout à fait nouveau.

M. Denis Baupin. Je retire l'amendement CS1517, bien que je ne partage pas l'enthousiasme de M. Pancher... Nous en reparlerons en séance.

Ces amendements sont retirés.

Puis la Commission examine l'amendement CS523 de M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Cet amendement est philosophique : jamais l'agriculture n'a été uniquement destinée à nourrir les hommes. Elle a toujours rempli bien d'autres fonctions : lorsque l'on donnait de l'avoine à un cheval, ancêtre de nos voitures, il s'agissait bien de permettre les déplacements !

Mme la ministre. Avis défavorable.

Le projet de loi mentionne les biocarburants avancés, c'est-à-dire qui ne sont en concurrence ni avec la production agricole, ni avec les autres usages traditionnels du sol ; nous voulons en effet éviter la spéculation et la disparition de terres agricoles. De la même façon, le Gouvernement refuse l'établissement des parcs photovoltaïques sur des terres à usage agricole. C'est donc un consensus, monsieur Pancher, qui n'a rien de miraculeux : nous concilions le développement des énergies renouvelables et la protection de nos terres agricoles – à la demande des agriculteurs eux-mêmes d'ailleurs.

M. Julien Aubert. Nous avons plutôt entendu des demandes dans l'autre sens !

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Avis défavorable.

Je reste pour ma part très hostile aux agrocarburants et je considère que l'agriculture n'a pas pour objet de fabriquer du carburant. Toutefois, les technologies évoluent, et certains biocarburants peuvent être encouragés – je pense par exemple à ceux qui sont issus de la biomasse. L'économie circulaire nous en convaincra plus loin.

Je trouve particulièrement savoureuse l'image employée par notre collègue Aubert : autrefois, son grand-père faisait le plein de son cheval avec de l'avoine, et aujourd'hui il fait le plein de sa voiture avec du biocarburant... Dans un souci de déplacements doux, je lui suggère de revenir au cheval !

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle adopte les amendements rédactionnels CS26 et CS27 du rapporteur.

Elle adopte alors l'article 11 modifié.

Après l'article 11

La Commission examine l'amendement CS1514 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. L'amendement propose d'augmenter la taxe sur les véhicules de sociétés pour les véhicules diesel afin de renforcer la prise en compte de leur caractère polluant.

Mme la ministre. Défavorable.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Cet amendement, auquel je suis plutôt favorable sur le principe, demande à être étudié dans le cadre du projet de loi de finances.

M. Bertrand Pancher. Mme la ministre peut-elle nous éclairer sur les intentions du Gouvernement quant à la taxe sur le gazole ? J'ai cru lire dans la presse économique que le Gouvernement s'apprêtait à augmenter cette taxe pour compenser le manque à gagner de l'écotaxe.

Mme la ministre. Ce sujet relève du ministre du budget. Vous connaissez ma conviction : la transition énergétique ne s'accomplira pas par des taxes. Celle-ci doit être

engagée de manière positive, notamment grâce au crédit d'impôt de transition énergétique et aux divers moyens financiers offerts à l'ensemble des opérateurs économiques pour les exhorter à participer à la transition énergétique.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement n'a pas sa place dans ce texte. Je suggère à M. Baupin de trouver le véhicule législatif approprié pour défendre cette idée au demeurant intéressante.

M. Denis Baupin. Mon intention était de sensibiliser à ce sujet. Je retire donc l'amendement.

L'amendement est retiré.

CHAPITRE II

Réduction des émissions et qualité de l'air dans les transports

Avant l'article 12

La Commission est saisie des amendements CS1274 et CS1275 de M. Jean-Paul Chanteguet.

Mme la ministre. Je propose le retrait de ces amendements qui sont satisfaits par les travaux communautaires en cours.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

Les amendements sont retirés.

Article 12 : *Objectifs contraignants de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre pour le secteur de la grande distribution*

La Commission est saisie de l'amendement CS102 de M. Martial Saddier.

Mme la ministre. Avis défavorable.

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

La Commission examine l'amendement CS922 de M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. L'article 12 nous paraît un peu stigmatisant pour les entreprises du secteur de la distribution en faisant peser sur elles une contrainte supplémentaire. En outre, il est à craindre que cette contrainte soit répercutée en aval sur les fournisseurs et les sous-traitants.

Mme la ministre. Avis défavorable.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

La Commission rejette l'amendement.

La Commission est saisie de l'amendement CS718 du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Cet amendement étend au secteur du transport routier de marchandises l'obligation de présenter des programmes d'action pour réduire les émissions polluantes.

Mme la ministre. Je suggère le retrait de cet amendement qui est satisfait par la charte Objectif CO₂, pilotée par l'ADEME, dans laquelle les transporteurs routiers se sont engagés à réduire leurs émissions, à hauteur de 800 000 tonnes de CO₂ évitées pour 100 000 véhicules aujourd'hui. Le ministère a l'intention d'amplifier cette démarche volontaire des transporteurs.

L'amendement est retiré.

La Commission examine les amendements identiques CS180 rectifié du rapporteur, CS1035 de M. Bertrand Pancher et CS1520 de M. Denis Baupin.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Par leurs activités, les entreprises de la grande distribution ont un fort impact sur le flux des transports de marchandises. Leur contribution à la réduction des pollutions émises ne peut se cantonner aux seuls gaz à effet de serre et doit inclure la totalité des rejets de polluants dans l'air.

M. Bertrand Pancher. Il s'agit en effet d'ajouter un volet consacré aux particules fines, très nocives pour la santé, au programme d'actions que les entreprises du secteur de la distribution doivent établir.

M. Denis Baupin. L'amendement CS1520 est défendu.

Mme la ministre. Avis favorable.

M. Martial Saddier. Je salue cette avancée qui satisfait tous ceux qui, comme moi, se sont battus pour que la pollution atmosphérique soit prise en compte dans les textes.

La Commission adopte à l'unanimité les amendements.

La Commission examine l'amendement CS1036 de M. Bertrand Pancher.

Mme la ministre. Avis défavorable.

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

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CS28 du rapporteur.

La Commission adopte l'article 12 modifié.

Après l'article 12

La Commission est saisie de l'amendement CS535 de M. Gérard Sebaoun.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Si les aéroports internationaux français sont pourvoyeurs d'emplois et d'activité économique, ils sont

également un vecteur majeur de pollution atmosphérique, qui touche en premier lieu les salariés des plateformes aéroportuaires ainsi que les riverains. Cet amendement a pour objet de faire porter les efforts en faveur de la réduction des émissions sur les déplacements au sol dans ces plateformes.

Mme la ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

M. le président François Brottes. Chers collègues, ou bien nous achevons nos travaux tard dans la nuit, ou bien nous arrêtons plus tôt ce soir et finissons demain. En tout de cause, nous devons terminer l'examen du projet de loi.

M. Jean-Paul Chanteguet. Pas dans n'importe quelles conditions !

Mme la ministre. Je vous l'accorde, mais les conditions sont bonnes. En outre, le débat se poursuivra en séance. Le Gouvernement a étudié dans le détail chacun des amendements. Rien n'est improvisé.

M. Jean-Paul Chanteguet. Le calendrier de nos travaux ne peut pas être ajusté heure après heure. Il faut définir des règles pour garantir des conditions d'examen de ce texte respectueuses des droits du Parlement.

M. le président François Brottes. Les droits du Parlement sont respectés. Les séances de travail de demain sont inscrites à l'ordre du jour de la commission. Je me contente de vous présenter l'alternative pour la fin de l'examen de ce texte : demain ou à une heure avancée cette nuit, comme cela est arrivé souvent. Nous devons achever l'examen du texte pour que le délai de dépôt des amendements soit suffisant.

M. Christophe Borgel. Je partage votre point de vue. Nous devons prendre le temps nécessaire. Puisque les séances de demain ont été annoncées, je ne crois pas que le fait de travailler demain porterait atteinte aux droits du Parlement.

M. le président François Brottes.. Il est arrivé des milliers de fois dans cette assemblée de travailler le samedi !

M. Bertrand Pancher. J'émetts quelques doutes, monsieur le président, sur votre dernière affirmation. Vous avez pris part à la réforme de la Constitution qui avait notamment pour ambition de garantir au Parlement des conditions de travail apaisées. Nos agendas en circonscription sont très chargés, particulièrement en week-end.

Mme la ministre, vous mettez en avant le rôle de la séance publique mais nous serons confrontés au même problème, compte tenu du nombre d'amendements.

Avouez que les conditions d'examen de ce texte sont folles. Il suffisait de se donner le temps mais vous avez voulu faire un coup politique en annonçant que ce texte serait discuté avant le budget. Voilà un texte qui est annoncé depuis deux ans par le Président de la République et nous l'étudions dans des conditions scandaleuses.

Mme Catherine Beaubatie. Je n'ai pas l'expérience de certains d'entre vous mais je suis étonnée de l'organisation des débats. Même si nous siégeons demain, quelle certitude avons-nous d'avoir terminé demain soir ?

M. Joël Giraud. Ma question prolonge celle de notre collègue : que se passera-t-il si nous n'avons pas terminé demain ?

M. le président François Brottes.. Je ne peux pas le présupposer. Nous verrons en temps utile.

M. Jean-Paul Chanteguet. Cette réponse est inacceptable.

M. le président François Brottes.. Allons ! Cette question sera abordée lors de la réunion du bureau.

M. Julien Aubert. Je comprends le problème d'organisation. Si nous avons examiné la moitié des amendements et que vous nous proposiez d'accélérer pour terminer le texte, nous serions d'accord. Mais nous risquons de nous retrouver demain à examiner à la va-vite les amendements au terme de débats affadis.

Je suis très satisfait de votre présidence des débats. Mais, au rythme actuel, nous ne réussirons pas à examiner 1 000 amendements en vingt-quatre heures, sauf à faire un travail de piètre qualité.

La solution logique, je le répète, serait de reporter le début de la discussion générale, fixée mercredi 1^{er}, au mardi 6 octobre. Le ministre Vidalies semblait considérer que c'était possible. C'est en tout cas la demande de l'UMP que je vous ai déjà soumise, monsieur le président. Nous pourrions alors poursuivre le travail en commission sereinement la semaine prochaine et disposer de cinq jours pour débattre en séance, ce qui me semble convenable.

Il est hors de question d'emprunter le tunnel que vous nous proposez. Alors que le Gouvernement a donné deux ans pour débattre à la société civile, il ne consentirait pas à octroyer deux jours de plus au Parlement ! Le Parlement, ce n'est pas marche ou crève !

M. le président François Brottes.. Je vous remercie pour votre appréciation de la présidence. Je n'ai pas l'intention de changer ma façon de présider dans laquelle rien ne sera inacceptable. J'entends vos remarques et je vous propose maintenant d'avancer.

Article 13 (article L. 2213-4-1 [nouveau] du code général des collectivités territoriales, articles L. 222-6, L. 223-1, L. 223-2 et L. 228-3 du code de l'environnement) : Mesures de restriction de la circulation en cas de mauvaise qualité de l'air et prime à la conversion des véhicules

La Commission adopte les amendements rédactionnels CS2093 et CS29 du rapporteur.

Elle examine ensuite les amendements identiques CS261 du rapporteur, CS1276 de M. Jean-Paul Chanteguet et CS1891 de Mme Audrey Linkenheld.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Il est proposé de ne pas restreindre la possibilité de créer des zones à circulation restreinte aux communes de plus de 100 000 habitants et de l'ouvrir à toutes les communes qui feraient preuve de volontarisme en la matière.

Mme la ministre. Avis favorable.

M. Martial Saddier. J'observe que le Gouvernement réintroduit avec cet article les zones d'action prioritaire pour l'air (ZAPA) que nous avons créées à l'issue du Grenelle de l'environnement. Sur ce sujet, comme sur de nombreux autres, le Gouvernement, après s'être ingénié à démanteler tout ce qui avait été fait par la précédente majorité, fait machine arrière.

Je salue donc l'arrivée de ces ZAPA rebaptisées tout en regrettant que nous ayons perdu deux ans et demi. J'espère, Mme la ministre, que vous réussirez à recréer une dynamique autour de la mise en place de ces zones : cette affaire est loin d'être simple car les enjeux pour la qualité de l'air et la santé publique restent largement sous-estimés.

Mme la ministre. J'ai pris note de vos propos, monsieur le député.

M. Jean-Paul Chanteguet. L'amendement CS1276 est défendu.

M. Christophe Borgel. L'amendement CS1891 est défendu.

La Commission adopte ces amendements ainsi que les amendements rédactionnels CS30, CS31 et CS32 du rapporteur.

La Commission est saisie de l'amendement CS500 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. L'amendement est défendu. J'en profite pour interroger Mme la ministre sur le partage des responsabilités en cas de contentieux pénal lié à la pollution de l'air. Je pense en particulier aux sanctions infligées par l'Union européenne : les collectivités seront-elles mises à contribution en cas de pénalités ? J'ai aussi en tête l'exemple d'une zone géographique dans laquelle une plainte contre X a été déposée pour atteinte à la santé publique. Il appartiendra évidemment à la justice de se prononcer. Mais les responsabilités en matière de pollution de l'air sont-elles clairement définies ?

Mme la ministre. Conformément au code pénal, la responsabilité des collectivités territoriales est engagée si elles ne respectent pas les normes de lutte contre la pollution. Si elles se conforment à la loi, il n'y a aucune raison de mettre en cause leur responsabilité.

En tout état de cause, l'État épaulera les collectivités territoriales. J'ai ainsi décidé de reporter *sine die* l'obligation pour toutes les collectivités de mesurer dans toutes les pièces de toutes les crèches la qualité de l'air. Il est possible d'atteindre les mêmes objectifs – protéger la santé des enfants et s'assurer de la qualité de l'air – en donnant aux maires la responsabilité d'appliquer certaines règles de bon sens. Le ministère a adressé à l'Association des maires de France un guide pratique en ce sens ; des kits de mesure de l'air vont également être mis à disposition.

Chaque fois que cela sera possible, le ministère se trouvera aux côtés des élus locaux pour les aider à remplir leurs obligations au moindre coût et avec bon sens et efficacité.

Je suis favorable à cet amendement.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement ainsi que l'amendement rédactionnel CS33 du rapporteur.

La Commission examine l'amendement CS1521 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cet amendement propose que l'étude qui accompagne le projet d'arrêté délimitant une zone à circulation restreinte expose les bénéfices sanitaires de la mesure.

Mme la ministre. Sagesse.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

La Commission adopte l'amendement ainsi que l'amendement rédactionnel CS34 du rapporteur.

La Commission examine l'amendement CS417 rectifié du rapporteur.

Mme la ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

La Commission est saisie des amendements identiques CS107 de M. Martial Saddier, CS938 M. Julien Aubert, CS1037 de M. Stéphane Demilly et CS1711 de M. Jacques Krabal.

M. Julien Aubert. Ces amendements de bon sens prévoient la consultation des catégories professionnelles concernées lors de la rédaction du décret relatif aux zones à circulation restreinte.

Mme la ministre. La rédaction d'un décret donne toujours lieu à la consultation des catégories concernées. Votre préoccupation me semble donc satisfaite, mais si vous souhaitez le préciser, je m'en remets à la sagesse de la commission.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

La Commission adopte ces amendements.

La Commission examine l'amendement 420 rectifié du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. En cas de pic de pollution, la restriction ou la suspension de la circulation s'accompagne de la gratuité des transports publics. Cette mesure a coûté l'année dernière aux collectivités locales de la région parisienne 4 millions d'euros par jour. Compte tenu de l'état des finances des collectivités, ce coût me paraît exorbitant. L'amendement propose de laisser les autorités organisatrices de transports libres d'adopter d'éventuelles mesures tarifaires. Pourquoi ceux qui paient le carburant de leur véhicule ne pourraient-ils pas payer les transports publics ? Pourquoi les collectivités territoriales devraient-elles supporter seules le coût des mesures ? Cet amendement répond à une demande de représentants des collectivités.

M. Martial Saddier. Je trouve cette marche arrière surprenante...

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Si la circulation est interdite, les utilisateurs des véhicules se reportent naturellement sur les transports en commun, que ceux-ci soient gratuits ou non – au point d'ailleurs qu'ils sont submergés ! Alors que les dotations aux collectivités locales diminuent, il n'est pas normal de leur faire absorber le déficit qui résulte de ces mesures. Il est logique que chacun règle son addition.

Mme la ministre. Je comprends votre préoccupation, mais votre amendement envoie un signal tout à fait négatif. Il serait en outre très complexe à mettre en place, alors que ces situations exigent des décisions très simples et d'application immédiate.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je maintiens l'amendement.

M. Julien Aubert. Monsieur le rapporteur, vous avez budgétairement raison. Mais, d'une part, reconnaissez avec moi que la qualité de service dans les transports en commun n'est pas la même lorsque la circulation est interdite – il n'y a qu'à prendre les transports un jour de grève pour le constater. D'autre part, vous ne tenez pas compte des personnes en difficulté pour lesquelles le coût des transports publics devrait être modulé. Alors que ce projet de loi entend alléger le coût de l'énergie pour les plus modestes, vous proposez une mesure qui frappera indistinctement toutes les catégories sociales. Je vous suggère donc d'améliorer votre amendement sur ce point si vous souhaitez le maintenir.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. L'amendement prévoit de laisser leur libre arbitre aux collectivités au lieu de l'impératif brutal qui leur est fixé aujourd'hui.

La Commission rejette l'amendement.

La Commission est saisie de l'amendement CS1523 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement a pour objet de donner la priorité aux transports publics dans l'attribution des aides à l'acquisition de véhicules électriques.

Mme la ministre. Avis défavorable : les transports publics bénéficient d'autres dispositifs de soutien.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement sera retravaillé avant la séance.

L'amendement est retiré.

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CS39 du rapporteur.

La Commission en vient à l'amendement CS40 deuxième rectification du rapporteur.

M. Denis Baupin. Je profite de l'occasion pour interroger Mme la ministre au sujet d'un de nos amendements, refusé au titre de l'article 40 : nous proposons que l'aide prévue pour l'achat de véhicules neufs puisse aussi s'appliquer à des véhicules d'occasion moins chers et donc plus accessibles à des personnes aux revenus modestes. Nous sommes tous conscients des impacts sociaux des mesures que nous prenons en matière de qualité de l'air. Vous êtes disposée à revoir des amendements qui n'auraient pas passé le cap de l'article 40, dites-vous. Pensez-vous que cette idée présente un intérêt et seriez-vous prête à la reprendre dans un amendement déposé en séance ?

Mme la ministre. Nous sommes en train de creuser cette idée qui paraît judicieuse. Reste à savoir comment la mettre en application : qui va contrôler le caractère propre du véhicule d'occasion ?

Pour en revenir à l'amendement du rapporteur, j'y suis défavorable car il fait référence au deuxième alinéa d'un article qui ne comporte pas de premier alinéa.

L'amendement CS40 est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CS1223 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Il s'agit de favoriser les transports publics moins polluants, notamment ceux qui fonctionnent à l'électricité. Le citoyen aura davantage l'impression de participer à la lutte contre la pollution s'il prend un bus électrique plutôt qu'un bus diesel, sachant qu'un bus diesel plein vaudra toujours mieux qu'une quinzaine de voitures. Cet amendement tend à rééquilibrer les aides aux transports pour favoriser le développement des transports publics électriques.

Mme la ministre. Cet amendement est satisfait dans la mesure où il existe déjà des aides destinées aux transports collectifs, mais qui ne relèvent pas des mêmes dispositifs que celles accordées pour les véhicules personnels.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis. Je suggère le retrait de cet amendement.

L'amendement CS1223 est retiré.

La Commission en vient à l'amendement CS1524 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Le système de bonus-malus prend en compte les émissions de gaz à effet de serre mais pas la pollution de l'air. Comme l'article 40 ne nous permet pas de proposer de bonus, nous préconisons d'infliger un malus aux véhicules les plus polluants.

Mme la ministre. Avis défavorable. Compte tenu du contexte et de l'évolution du pouvoir d'achat des Français, je suis défavorable à la création de nouvelles taxes.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

M. Julien Aubert. Cette proposition a le désavantage de créer une taxe mais elle a aussi un aspect positif que je tiens à souligner : elle permettrait de moduler entre différentes sources d'énergies, car certaines émettent du CO₂ tout en étant moins nocives en termes de pollution de l'air. S'il ne faut pas augmenter la facture pour Français, il ne me semble pas totalement stupide de réfléchir à une modulation.

M. Denis Baupin. Nous le redéposerons dans le cadre du PLF.

L'amendement CS1524 est retiré.

La Commission adopte l'article 13 modifié.

Après l'article 13.

La Commission examine l'amendement CS728 du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Il s'agit de rendre obligatoire l'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise dans les entreprises de plus de cinquante salariés, afin de rationaliser les transports et d'organiser les déplacements doux.

Mme la ministre. Cet amendement est satisfait puisque l'article 18 du projet de loi définit déjà les plans de mobilité d'entreprise et permet même au préfet de les rendre obligatoires dans les zones les plus polluées.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Le mien était plus coercitif. Je vais le retirer même si je me méfie du manque de volontarisme de certains.

L'amendement CS728 est retiré.

La Commission examine l'amendement CS731 du rapporteur..

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je le retire également puisqu'il s'agit d'un amendement de repli visant à rendre le PDE obligatoire dans les entreprises de plus de 100 salariés.

L'amendement CS731 est retiré.

La Commission examine l'amendement CS1278 de M. Jean-Paul Chanteguet.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il est défendu.

Mme la ministre. Cet amendement est satisfait.

L'amendement CS1278 est retiré.

La Commission en vient à l'amendement CS1526 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Lorsque nous avons déposé cet amendement d'appel, nous ne pensions pas être à ce point au cœur de l'actualité quand nous en discuterions. Mme la ministre, alors que nous subissons de plus en plus de pics de pollution, les pouvoirs publics semblent avoir du mal à appliquer des mesures réellement efficaces. Pour avoir été maire adjoint de Paris, en charge des transports ou de la qualité de l'air et de l'environnement, j'ai pu constater combien il était difficile de trouver des moyens d'action.

Il faudrait faire évoluer la réglementation afin de permettre aux pouvoirs publics de mieux répondre aux pics de pollution. Il n'est certes pas aisé d'utiliser des outils tels que la circulation alternée, mais nos concitoyens ne comprennent pas ce qui leur apparaît de plus en plus comme une incapacité de pouvoirs publics à réagir. C'est un message d'alerte que je veux adresser au travers de cet amendement.

Mme la ministre. Avis défavorable. Un arrêté du 24 mars dernier a déjà révisé le dispositif national de gestion des pics de pollution afin de le rendre plus efficace. Il faut stabiliser les règles juridiques pour que chacun puisse connaître ses droits et ses devoirs.

En ce qui concerne l'actualité, après examen attentif des rapports, je précise que le seuil de 50 microgrammes de particules par mètre cube n'a pas été atteint. Pour que les politiques publiques soient crédibles, il faut respecter les normes fixées avant de déclencher des actions. Pour demain, les cartes PREV'AIR montrent une tendance à l'amélioration de la situation. Il ne faut pas confondre l'indice de pollution publié par Airparif – une note calculée sur 100 – et les valeurs réglementaires fixant une concentration de microgrammes de particules par mètre cube.

Nous suivons de très près la situation et la mairie de Paris a déjà pris des mesures, mais le seuil à partir duquel la circulation alternée s'applique n'a pas été atteint. Déclencher une telle mesure la veille à dix-huit heures pour le lendemain, comme cela m'avait été proposé, alors même que les normes de pollution n'étaient pas atteintes, cela pose la question du respect des citoyens. Une telle décision aurait été irréalisable et source de grande confusion. Cela étant, si le pic de pollution était dépassé, les procédures seraient immédiatement appliquées.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Je partage l'avis de Mme la ministre.

M. Denis Baupin. Je vais retirer mon amendement, mais je constate que les propos de Mme la ministre confortent mon analyse : il est compliqué de dire aux gens qu'ils ne pourront pas circuler le lendemain alors on est tenté de ne pas agir, ce qui pose problème quand les pics de pollutions durent comme ils risquent de le faire une bonne partie de l'hiver. Comment se donner les moyens de mieux anticiper et agir ?

L'amendement CS1526 est retiré.

Article 14 (article L. 1231-15 du code des transports) : Modification de la définition du covoiturage et habilitations pour l'instauration de servitudes

La Commission est saisie de l'amendement CS733 du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Il s'agit de donner un cadre officiel au covoiturage pour permettre aux covoitureurs de se rendre administrativement visibles et de pouvoir ainsi bénéficier des dispositions réglementaires. Ce dispositif ouvre en outre la perspective d'une prise en compte du covoiturage en tant que ressource attestée de transport partagé, puis, avec le concours de Pôle emploi, de ressource de transport solidaire, dans les services d'information multimodale prévus à l'alinéa 3 de l'article L. 1231-8 du code des transports.

Mme la ministre. Je suggère un retrait de cet amendement qui prévoit un système complexe, difficile à appliquer et qui susciterait en outre l'inquiétude des chauffeurs de taxi. Les systèmes de covoiturage – comme la société d'économie mixte que j'ai créée dans ma région – fonctionnent très bien et les gens ont parfaitement compris leur usage. À un moment où nous souhaitons alléger les normes, je suggère que l'on fasse confiance à l'initiative citoyenne et à l'organisation locale du covoiturage, avant d'en dresser un bilan et de proposer d'éventuels aménagements. Joseph Stiglitz, le prix Nobel d'économie, parlait encore hier de cette économie du partage que nous sommes en train d'inventer. À trop vouloir la normaliser par anticipation, nous risquons de la décourager.

L'amendement CS733 est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CS423 du rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. L'amendement CS423 vise à changer les dispositions du code de la voirie routière pour faciliter l'installation de lignes aériennes de contact sur les façades, et de les rendre aussi applicables aux syndicats mixtes qui ont parfois la responsabilité des transports en commun.

Mme la ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement CS423.

La Commission en vient à l'amendement CS1527 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. C'est le frère jumeau de l'amendement qui nous fait débattre de l'opportunité de permettre aux collectivités locales d'accorder des avantages aux véhicules les plus propres. Le plus important est de mieux remplir les voitures, estimait alors le rapporteur ; il anticipait un peu puisque c'est à l'article 14 que se pose cette question du remplissage. Nous devons évidemment faire en sorte que les véhicules soient à la fois plus propres et mieux remplis. D'où l'idée de faire bénéficier les véhicules de covoiturage de conditions de circulation et de stationnement privilégiées. Nous pouvons préciser, comme souhaité précédemment par Mme la ministre, que ce sont les autorités organisatrices de transport qui prennent ces dispositions.

Mme la ministre. Avis défavorable. Comment savoir s'il s'agit de covoiturage ou simplement d'un véhicule avec plusieurs passagers à bord ? Tout le monde sera en covoiturage au risque d'en arriver à une saturation des voies de transport en commun qui soit sans commune mesure avec le débat sur les véhicules propres que nous avons eu tout à l'heure.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis. Cette idée part d'un très bon sentiment, mais comment effectuer les contrôles ? Comment savoir, sinon par un logo, que la voiture vide stationnée sur une place de parking a été occupée par des covoituteurs ? Mais s'il s'agit d'un conducteur qui ne fait du covoiturage qu'une fois par mois, comment savoir s'il était seul ou non dans sa voiture ce jour-là ?

M. Denis Baupin. Je vais le retirer et nous allons le retravailler. De nombreux pays, même les États-Unis qui ne sont pas connus pour être anti-automobile, réservent certaines voies de circulation, pas forcément au cœur des villes, aux voitures qui comptent au moins trois passagers. Nous avons intérêt à faire la promotion de cette idée qui permet de mieux utiliser l'infrastructure.

L'amendement CS1527 est retiré.

La Commission examine l'amendement CS1528 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cet amendement préconise la création d'une signalétique spécifique pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage, afin de faciliter leur contrôle.

Mme la ministre. Ce genre de mesure n'est pas de nature législative : rien n'empêche une commune de mettre en place une signalétique sur le covoiturage et certaines l'ont déjà fait.

M. Philippe Plisson, rapporteur pour les titres III et VI. Même avis.

L'amendement CS1528 est retiré.

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CS41 du rapporteur, auquel Mme la ministre a émis un avis favorable.

Puis elle adopte l'article 14.



Membres présents ou excusés

Commission spéciale pour l'examen du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte

Réunion du vendredi 26 septembre 2014 à 9 h 30

Présents. - Mme Sylviane Alaux, M. Julien Aubert, Mme Ericka Bareigts, Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Denis Baupin, Mme Catherine Beaubatie, M. Yves Blein, M. Jean-Luc Bleunven, M. Christophe Borgel, M. Christophe Bouillon, M. François Brottes, Mme Sabine Buis, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Jean-Michel Clément, M. Jean-Jacques Cotel, Mme Cécile Duflot, M. Jacques Krabal, M. Alain Leboeuf, M. Bertrand Pancher, M. Philippe Plisson, M. Martial Saddier, Mme Béatrice Santais, M. Michel Sordi, M. Stéphane Travert, Mme Catherine Troallic

Assistait également à la réunion. - M. François-Michel Lambert