

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

26^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mardi 22 juillet 2014

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE

1. Simplification de la vie des entreprises (p. 5994)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5994)

Article 7 (p. 5994)

Amendements n^{os} 34, 61 rectifié

Mme Sophie Errante, rapporteure de la commission spéciale

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État chargé de la réforme de l'État et de la simplification

Amendements n^{os} 32 rectifié, 116

Après l'article 7 (p. 5995)

Amendements n^{os} 31 rectifié, 100 rectifié, 145, 146

Article 8 (p. 5997)

Amendements n^{os} 117 et 118, 62, 95

Article 9 (p. 5998)

Amendement n^o 119

Article 10 (p. 5998)

Amendements n^{os} 144, 96, 97

Article 11 (p. 5999)

Amendement n^o 98 rectifié

Après l'article 11 (p. 6000)

Amendements n^{os} 147, 138, 99 rectifié, 101, 139, 102

Article 11 *bis* (p. 6003)

Mme Sophie Dion

M. Martial Saddier

Mme Michèle Bonneton

M. François Brottes

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État

Après l'article 11 *bis* (p. 6004)

Amendement n^o 3

Article 12 (p. 6005)

Après l'article 12 (p. 6005)

Amendement n^o 108 rectifié

Article 13 (p. 6005)

Amendements n^{os} 49, 111

Articles 14 à 17 (p. 6006)

Article 18 (p. 6006)

M. Guillaume Chevrollier

Après l'article 18 (p. 6006)

Amendement n^o 42

Article 19 (p. 6006)

Amendements n^{os} 28, 142

Amendements n^{os} 112 deuxième rectification, 50 rectifié

Article 20 (p. 6007)

M. Guillaume Chevrollier

Articles 21 à 26 (p. 6008)

Article 27 (p. 6008)

Amendements n^{os} 105, 106, 35, 87, 36, 33

Articles 28 et 29 (p. 6009)

Article 30 (p. 6009)

Après l'article 30 (p. 6009)

Amendements n^{os} 128, 45 rectifié, 130, 129, 86

Après l'article 31 (p. 6011)

Amendement n^o 88

Article 32 (p. 6013)

Amendements n^{os} 126, 127, 131

Article 33 (p. 6013)

Amendements n^{os} 140, 109, 52

Article 34 (p. 6013)

Amendements n^{os} 51, 114 rectifié

Après l'article 34 (p. 6013)

Amendements n^{os} 135, 120 rectifié

Article 35 (p. 6014)

Article 36 (p. 6014)

Amendements n^{os} 121, 151, 123, 124, 125

Article 37 (p. 6014)

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 6014)

M. Joël Giraud

Mme Laure de La Raudière
M. Alain Fauré
Mme Michèle Bonneton

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 6015)

M. François Brottes
Mme Sophie Errante, rapporteure
M. Thierry Mandon, secrétaire d'État

Suspension et reprise de la séance (p. 6015)

2. Infrastructures de recharge de véhicules électriques
(p. 6015)

Rappel au règlement (p. 6015)

M. Alain Leboeuf
M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques

PRÉSENTATION (p. 6016)

Mme Carole Delga, secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire

Mme Frédérique Massat, rapporteure de la commission des affaires économiques

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 6019)

Mme Fanny Dombre Coste
M. Alain Leboeuf
M. Thierry Benoit
M. François-Michel Lambert
M. Jacques Krabal
M. Patrice Carvalho
Mme Marie-Noëlle Battistel
Mme Françoise Descamps-Crosnier

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 6028)

Article 1^{er} (p. 6028)

Amendements n^{os} 1 et 2, 3

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 6031)

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 6031)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

SIMPLIFICATION DE LA VIE DES ENTREPRISES

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, après engagement de la procédure accélérée, relatif à la simplification de la vie des entreprises (n° 2145).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'article 7.

Article 7

M. le président. La parole est à M. Stéphane Travert, inscrit sur l'article.

M. Stéphane Travert. Je tiens à souligner l'importance de cet article relatif à la simplification des règles d'urbanisme, d'environnement et de réalisation de projets d'aménagement et de construction, très attendue dans les territoires. Diviser par deux la durée du contentieux de l'urbanisme, instaurer en matière de logement une procédure intégrée afin de faciliter les projets d'aménagement ou de construction, améliorer les conditions d'accès aux documents d'urbanisme : ces quelques exemples illustrent nettement le souci constant du Gouvernement de faire baisser la pression sur les collectivités locales et d'accompagner le développement économique et social de nos territoires et de nos entreprises. Il s'agit de démarches novatrices au service des entreprises du bâtiment. Peut-être une réflexion sur la simplification permettrait-elle d'aller plus loin. Autoriser les constructions dans les dents creuses, en particulier dans les communes relevant de la loi littoral, serait de nature à satisfaire de nombreux élus et j'ose espérer qu'une réflexion sur ce point sera menée. Bien entendu, je vous invite, mes chers collègues, à voter l'article 7 tel qu'il nous est présenté.

M. le président. Nous en venons à la discussion des amendements.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 34 et 61 rectifié.

La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 34.

Mme Laure de La Raudière. Comme M. Travert, je propose d'aller un peu plus loin que ce que propose l'article 7. Celui-ci habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi en vue de faciliter la réalisation d'opérations d'aménagement et de construction en organisant des modalités alternatives à l'enquête publique. L'amendement vise à étendre une telle possibilité aux demandes d'autorisation de défrichement prévues à l'article L. 341-3 du code forestier dès lors que le projet à l'origine de l'opération de défrichement a été précédé d'une enquête publique. Dans ce cas, il serait de bon ton de mettre au point une méthode alternative de participation du public, comme le propose l'article 7. Lors des débats en commission spéciale, vous avez été sensible à l'amendement, monsieur le secrétaire d'État, mais il est tombé en raison de l'adoption d'un amendement de Mme la rapporteure et n'a pas été adopté, à ma grande surprise, selon la procédure prévue à l'article 88 de notre règlement.

M. le président. La parole est à Mme Viviane Le Dissez, pour soutenir l'amendement n° 61 rectifié.

Mme Viviane Le Dissez. Mon amendement, comme celui de Mme de la Raudière, a pour objet d'alléger les formalités relatives à l'enquête publique accompagnant les demandes d'autorisation de défrichement dès lors qu'une opération prévue dans un projet initial a déjà fait l'objet d'une enquête publique. Les enquêtes publiques pour ce type d'opérations sont susceptibles d'être menées pour toute superficie d'au moins dix hectares et systématiques à partir de vingt-cinq. L'amendement vise à éviter que l'on organise deux enquêtes si une seule suffit. Au cours des débats en commission spéciale, vous nous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'État, qu'une telle proposition fait actuellement l'objet de deux expérimentations. Mon amendement habilite le Gouvernement à organiser des modalités alternatives à l'enquête publique. L'urgence de la situation économique et l'importance des attentes de nos concitoyens le justifient. L'examen d'une telle mesure par le Parlement dans des délais relativement courts permettrait de gagner du temps.

M. Joël Giraud. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure de la commission spéciale, pour donner l'avis de la commission.

Mme Sophie Errante, rapporteure de la commission spéciale. La commission émet un avis défavorable. Les autorisations de défrichement ne sont pas couvertes par le champ de l'ordonnance. Pour autant, les travaux des états généraux du droit de l'environnement doivent se pencher sur cette question très spécifique selon l'approche que vous appelez de vos vœux, chères collègues. Comme l'a indiqué M. le secrétaire d'État

en commission, deux expérimentations régionales sont en cours. Je vous propose d'attendre le bilan qui en sera tiré en fin d'année. Sur le fond, nous ne sommes pas en désaccord.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé de la réforme de l'État et de la simplification, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État chargé de la réforme de l'État et de la simplification. Même avis.

(Les amendements identiques n° 34 et 61 rectifié ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 32 rectifié.

Mme Laure de La Raudière. Je présenterai simultanément l'amendement n° 31 rectifié, par rapport auquel l'amendement n° 32 rectifié est un amendement de cohérence. Il vise à modifier dès à présent le code de l'urbanisme sans recourir à une ordonnance, contrairement à ce que prévoit l'article 7. En effet, selon l'exposé des motifs du projet de loi, le deuxième alinéa de l'article 7 « prévoit d'étendre le champ d'application du régime de dérogations prévu à l'article L. 123-5-1 du code de l'urbanisme aux communes auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article 18 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 ainsi qu'aux règles de retrait par rapport aux limites séparatives et aux travaux d'agrandissement de la surface des logements ».

L'article L. 123-5-1 a été introduit dans le code de l'urbanisme par la très récente ordonnance du 3 octobre 2013. Force est de constater que le texte était mal pensé, car il est insuffisant. Le présent projet de loi vise donc à combler cette lacune. Or, au lieu de modifier directement et immédiatement l'article, le Gouvernement a choisi la voie de l'ordonnance. Un tel choix n'est pas compréhensible. Si les besoins en matière de construction sont prioritaires, pourquoi attendre une ordonnance prise dans neuf mois ? L'amendement propose donc de modifier immédiatement l'article L. 123-5-1. L'amendement n° 32 rectifié quant à lui est un amendement de cohérence si l'amendement n° 31 rectifié est adopté.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Avis favorable aux deux amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Même avis. Je conteste en revanche une partie des motivations. Il arrive que des textes soient perfectibles : cela ne signifie pas qu'ils sont imparfaits mais que l'on se rend compte chemin faisant qu'on peut les bonifier. Une telle procédure est fréquente en droit anglais, on parle de *sunset legislations*. Celles-ci consistent à revenir régulièrement sur les lois, tous les trois ans environs, pour les améliorer, faute de quoi elles deviennent caduques. Je vous remercie donc, madame la députée, de votre travail de bonification d'un texte déjà adopté.

Mme Laure de La Raudière. Cela fait tout de même plus de six mois, monsieur le secrétaire d'État !

(L'amendement n° 32 rectifié est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Errante, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 116.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Il s'agit d'un amendement rédactionnel que je retire.

(L'amendement n° 116 est retiré.)

(L'article 7, amendé, est adopté.)

Après l'article 7

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 7.

L'amendement n° 31 rectifié a déjà été présenté par Mme Laure de La Raudière.

(L'amendement n° 31 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 100 rectifié.

M. Denis Baupin. Je présenterai un certain nombre d'amendements relatifs à l'amélioration de la situation des éoliennes. En matière de développement des énergies renouvelables, la nécessité d'un choc de simplification n'a échappé à personne compte tenu du retard pris par notre pays sur les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement. Le projet de loi, et c'est une bonne nouvelle, comporte des mesures qui vont dans le bon sens et viendront compléter ce que nous avons entrepris avec la loi Brottes et les mesures qu'elle comporte.

L'amendement n° 100 porte sur les communes situées en bord de mer. Elles se trouvent aujourd'hui dans une situation kafkaïenne. En effet, le droit prévoit d'une part une distance minimale de 500 mètres entre une éolienne et le bâti en vertu de la loi relative à la construction des éoliennes et interdit d'autre part, en vertu de la loi littoral, de construire à distance du bâti au profit de constructions en continuité. On ne peut donc pas construire d'éoliennes, ni sur le rivage ni ailleurs. Sur ce point, l'amendement que nous présentons est très clair, nous ne proposons pas de construire des éoliennes sur le rivage mais de prévoir qu'on puisse le faire quelque part sur le territoire des communes situées en bord de mer.

Il ne s'agit pas davantage de lever l'ensemble des procédures encadrant la construction des éoliennes, le droit commun s'appliquerait évidemment à ces territoires mais sans entraver la faculté des communes littorales de construire des éoliennes dans des conditions identiques à celles qui prévalent dans les autres communes de France. Je signale d'ores et déjà que la loi Brottes prévoit une disposition du même ordre pour les DOM-TOM où ne pas pouvoir construire d'installations de production d'énergie éolienne est encore plus pénalisant qu'en métropole car les énergies renouvelables y sont absolument indispensables en vue de l'autonomie énergétique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. La commission émet un avis défavorable. L'amendement a pour objet la dérogation à la loi littoral en vue de l'installation d'éoliennes. Une modification aussi substantielle de la loi littoral ne peut être adoptée dans un texte de simplification. La réflexion sur ce point aura lieu lors de l'examen du texte relatif à la transition énergétique.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Même avis pour les mêmes raisons, ce qui ne veut pas dire que le Gouvernement conteste l'existence du problème mais que celui-ci mérite que l'on y travaille sérieusement et tranquillement.

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cela ne fait jamais qu'un an que l'amendement à la loi Brottes a été déposé! Le Gouvernement a donc largement eu le temps! À l'époque, Delphine Batho était ministre de l'environnement et elle a déjà eu deux successeurs! Si j'ai bien compris, on veut dorénavant simplifier les choses. On nous dit que ce n'est pas le bon guichet et qu'on y reviendra lors de la discussion de la loi sur la transition énergétique, prévue dans quelques semaines, ce qui ne laisse pas beaucoup de temps supplémentaire. Je le regrette, car je sens bien la pente que l'on s'apprête à suivre. On nous dira, en réponse à nos amendements, de revenir la semaine prochaine quand on discutera d'une autre loi! Dans ces conditions, on s'étonne que la loi comporte trois articles relatifs à l'énergie!

Si cette loi comporte trois articles concernant l'énergie, c'est bien qu'on a estimé légitime, dès maintenant et dans un but de simplification, d'apporter des modifications aux politiques énergétiques. Pourquoi ne pas compléter le travail avec des dispositions qui simplifieraient la construction d'éoliennes? En France, il faut aujourd'hui huit ans pour construire une éolienne quand dans le reste de l'Europe, il ne faut que quatre ans – et même deux ans seulement en Allemagne. Un choc de simplification est vraiment nécessaire en ce domaine.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je ne peux que m'étonner de ces amendements, et je sais ce sentiment partagé par mes collègues du groupe UMP. La conférence des présidents a évoqué ce matin le projet de loi de transition énergétique qui devrait être examiné à la rentrée. Alors que plusieurs articles de ce texte seront consacrés au sujet en question, une partie de la majorité présente aujourd'hui des amendements. La majorité serait bien inspirée de remettre un peu d'ordre dans tout cela et de faire en sorte qu'en septembre, la rentrée parlementaire puisse être consacrée à la loi de transition énergétique, avec une véritable vision d'ensemble.

(L'amendement n° 100 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 145.

M. Joël Giraud. Mme Dubié étant absente, je la remplace pour défendre cet amendement qui tend à replacer l'ensemble des campings français sur un pied d'égalité. Il existe en effet des différences sémantiques dans la désignation des autorisations dont bénéficient les campings pour exercer leur activité. Une ordonnance de 2005 et un décret de 2007 posent le principe d'un permis d'aménager pour les terrains créés à partir de 2005 ainsi que pour ceux créés antérieurement qui souhaitent modifier de manière significative leur établissement, l'agrandir par exemple. Les campings créés antérieurement disposent également d'autorisations qui peuvent s'appeler différemment selon leur date de création – autorisation d'aménager, permis d'exploitation, etc. Cette différence, qui n'est que de dénomination, ne devrait pas entraîner de différence de traitement. Pourtant, l'interprétation des textes a conduit à considérer que les campings qui

n'avaient pas de permis d'aménager mais seulement une autorisation d'exercer devaient obtenir un permis, alors qu'ils possèdent déjà les autorisations nécessaires.

Cela entraîne des inégalités au sein de la profession. Cet amendement permettrait que les autorisations existantes, quelle que soit leur dénomination, soient considérées comme équivalentes à un permis d'aménager. Il vise à rétablir une égalité entre les établissements, en aucun cas à les exonérer des obligations prévues par le code de l'urbanisme.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

Mme Sophie Errante, rapporteure. La commission a donné un avis défavorable. Je complète la réponse que nous avons apportée en commission sur la clarification des dispositions du code de l'urbanisme applicables aux terrains de camping et aux parcs résidentiels de loisirs. La disposition en question figure dans le champ de l'habilitation prévue à l'amendement n° 88 du Gouvernement après l'article 31.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Même avis défavorable.

(L'amendement n° 145 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 146.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Cet amendement vise à faciliter et à garantir la bonne application de plusieurs dispositions de la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, la loi ALUR. Le Gouvernement souhaite notamment préciser les dispositions relatives aux transactions immobilières, sans bien entendu remettre en question les objectifs de transparence et de bonne information des acquéreurs fixés par cette loi.

Certaines de ces dispositions peuvent en effet s'avérer lourdes et retarder les transactions. C'est pourquoi le Gouvernement souhaite, par ordonnances et en lien avec les rapporteurs et les responsables de ce texte, alléger les dispositifs initialement prévus.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Avis favorable.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Je partage totalement les objectifs de cet amendement qui montre encore une fois combien la loi ALUR peut être préjudiciable à la construction de logements dans notre pays. Ses conséquences pour le bâtiment et les travaux publics se feront durement ressentir en septembre prochain. Je souhaite vous alerter une nouvelle fois sur les profondes inquiétudes de ce secteur.

Ce n'est pas faute que nous l'ayons dit lors de l'examen de ce texte ici même à l'Assemblée nationale! Vous pourrez constater, monsieur le ministre, en reprenant nos interventions d'alors, combien nous avons alerté la ministre du logement du précédent gouvernement sur les conséquences de cette loi, la chute des constructions de logements et des transactions immobilières qui en résulterait.

Les faits nous donnent aujourd'hui raison. Votre amendement en est la preuve. Je regrette qu'elle ait alors refusé d'entendre nos propos. Mais pis encore, la loi ALUR est d'application immédiate, sans période transitoire, ce qui provoque le mécontentement d'un grand nombre de maires qui avaient lancé la révision du plan local d'urbanisme de leur commune et qui, au moment de la loi, se trouvaient, après enquête publique, en phase d'approbation de ce PLU. En effet, la loi ALUR a encadré le régime des STECAL. Ces secteurs de taille et de constructibilité limitée possibles en zone agricole et naturelle ne peuvent dorénavant être autorisés qu'à titre exceptionnel. Cette loi a également précisé que dans ces zones, le bâti ne peut faire l'objet que d'adaptation ou de réfection.

Ces dispositions étant d'application immédiate, les préfets ont informé les maires qu'ils devaient les intégrer dans leurs PLU en cours de révision, ce qui remet totalement en cause le travail, parfois de longues années, effectué jusqu'à présent. Notre collègue Hervé Pellois avait déposé, lors de l'examen du projet de loi d'avenir pour l'agriculture, un amendement visant à corriger ces effets pervers, amendement que j'ai soutenu mais qui n'a pas reçu l'assentiment du Gouvernement.

Je profite donc de l'occasion, monsieur le ministre, pour insister auprès de vous sur l'urgence de modifier profondément la loi ALUR et de prévoir des dispositions transitoires pour les communes dont le PLU est en cours de révision.

M. Frédéric Reiss et Mme Laure de La Raudière Très bien !

M. le président. La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Je n'aurai pas le même avis que notre collègue, vous vous en doutez.

Mme Véronique Louwagie. C'est bien dommage !

M. Daniel Goldberg. J'aurais bien aimé vous entendre sur l'ensemble des cent soixante dix-sept articles que comporte la loi ALUR. Êtes-vous contre le fait qu'on accroisse les possibilités de médiation entre locataires et propriétaires dans la révision de la loi du 6 juillet 1989 qui régit les rapports locatifs ? Êtes-vous contre le Conseil national de la transaction immobilière, qui va être installé dans les jours qui viennent et qui était voulu par les professionnels eux-mêmes – il avait notamment été proposé par la FNAIM dans son livre blanc en 2009 ? Êtes-vous contre la prévention de la dégradation des copropriétés ? Êtes-vous opposés à la lutte contre l'habitat indigne ? Êtes-vous opposés à l'amélioration des procédures de désignation des attributaires de logements sociaux ? Êtes-vous opposés à ce qu'on encourage les programmes locaux d'urbanisme intercommunaux ? Car la loi ALUR, c'est tout cela aussi.

M. Frédéric Reiss. On est tout simplement contre la loi ALUR !

M. Daniel Goldberg. Vous souhaiteriez qu'on revienne sur certains points de la loi, dont on parle ici ou là. J'aurais bien aimé qu'on en discute de manière précise sur le fond, lors des deux lectures, en commission et dans l'hémicycle. *(M. Baupin et Mme Bonneton applaudissent)*

Mme Véronique Louwagie. Nous n'avons cessé de le faire, mais vous ne nous avez pas écoutés.

M. Daniel Goldberg. J'ai entendu bien d'autres critiques de cette loi récemment et y ai répondu.

Je voudrais tout d'abord remercier le ministre que ses services et ceux du ministère du logement aient travaillé en lien avec les rapporteurs pour élaborer les propositions qui nous sont faites aujourd'hui, lesquelles – c'est d'ailleurs pourquoi je les approuve – ne détricotent pas la loi ALUR, comme je l'ai entendu, mais renforcent les mailles de son dispositif.

En ce qui concerne les transactions, il est proposé d'aller vers une dématérialisation de la transmission des documents, ce qui est essentiel...

M. le président. Merci, monsieur le député...

M. Daniel Goldberg. Concernant la transmission des règlements de copropriété, il ne s'agit que de ce qui est déjà prévu par l'article 4 du décret de 1967...

M. le président. Merci, monsieur le député !

M. Daniel Goldberg. Je termine, monsieur le président, car le ministre n'a pas détaillé le contenu de l'amendement.

M. le président. Vous avez largement dépassé votre temps de parole, monsieur Goldberg. Je vous demande de conclure.

M. Daniel Goldberg. S'agissant des surfaces, il s'agit d'aller vers une harmonisation entre les surfaces Carrez et les surfaces habitables. Afin de lutter contre l'habitat indigne, il est proposé de faciliter l'accès au casier judiciaire des acquéreurs. Toutes ces dispositions vont dans le bon sens.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Chaque fois qu'on avance dans l'application des dispositions de la loi ALUR, partout sur le terrain, on rencontre des difficultés.

Lors de l'examen du texte, nous n'avons cessé d'intervenir pour faire valoir à la ministre toutes les difficultés que poserait ce texte. J'ai assisté à tous les débats dans l'hémicycle lors des deux lectures et me souviens fort bien être intervenu sur tous ces points. Il est vraiment rare qu'une loi soit d'application immédiate, sans mesures transitoires. C'est un réel problème pour les communes déjà engagées dans la révision de leur PLU. Si le Gouvernement ne veut pas nous écouter cette fois-ci, je suis persuadé qu'il faudra dans peu de temps revenir sur le sujet car, croyez-moi, vous allez en entendre parler.

(L'amendement n° 146 est adopté.)

Article 8

M. le président. Je suis saisi de deux amendements rédactionnels, n°s 117 et 118, de Mme la rapporteure.

(Les amendements n°s 117 et 118, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Viviane Le Dissez, pour soutenir l'amendement n° 62.

Mme Viviane Le Dissez. Cet amendement a pour objet de modifier le champ de l'habilitation accordée au Gouvernement de créer par ordonnance une décision unique pour les projets de production d'énergie renouvelable en mer et pour les ouvrages de raccordement de ces projets au réseau public.

En effet, cet article prévoit que la décision unique ne concerne que les ouvrages situés dans le domaine public maritime. Avec cette limitation, le risque serait de ne pas aboutir à la simplification souhaitée. Des projets pourraient en effet être alors soumis à des régimes d'autorisation distincts en fonction du périmètre dans lequel chacune de leur portion pourrait se situer – domaine public maritime, zone économique exclusive, plateau continental ou zone de protection écologique.

Le régime d'autorisation prévu par le projet de loi relative à la biodiversité s'appliquera aux projets d'énergie marine renouvelable, au-delà du domaine public maritime ou bien à cheval sur celui-ci, ainsi que sur le plateau continental. Il faudrait aller au bout de la simplification et prendre en compte les projets dans leur globalité, en ne tenant pas compte seulement du champ d'éoliennes en mer, mais aussi du câble de raccordement au réseau.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Je comprends vos arguments. Mais cet amendement vise à étendre le bénéfice de l'autorisation unique en mer. L'article 40 du projet de loi relatif à la biodiversité modifie la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 et met en place un régime d'autorisation des activités sur le plateau continental et la ZEE. Certains verraient bien ce mécanisme d'autorisation étendu aux activités dures et au domaine public maritime. Mais les règles sont beaucoup plus contraignantes dans le domaine public maritime, soit jusqu'à douze milles nautiques, que sur le plateau continental et la ZEE. Il n'est donc pas possible de prévoir une autorisation unique pour ces zones différentes.

Pour toutes ces raisons, j'émet un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Je confirme que les règles du droit international ne permettent malheureusement pas de donner un avis favorable à cet amendement.

(L'amendement n° 62 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 95.

M. Denis Baupin. Cet amendement concerne lui aussi l'autorisation unique pour les installations de production d'énergie en mer. Nous aurions souhaité que l'on adopte un dispositif transitoire le temps que l'ordonnance soit prise, de façon que les projets déjà lancés soient parfaitement sécurisés sur le plan juridique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Avis favorable même si la préoccupation exprimée est en partie satisfaite puisque l'habilitation à prendre les mesures par ordonnance vaut pour dix-huit mois. Jusqu'à la publication de l'ordonnance, la procédure actuelle continue de s'appliquer, mais il est sans doute nécessaire de prévoir le cas de dossiers dont l'instruction serait conduite à cheval sur les deux périodes, sous deux régimes réglementaires différents donc.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Favorable.

(L'amendement n° 95 est adopté.)

(L'article 8, amendé, est adopté.)

Article 9

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 119 de suppression de l'article. La parole est à Mme la rapporteure, pour le soutenir.

Mme Sophie Errante, rapporteure. La disposition prévue à cet article figure à l'article 30 du projet de loi relatif à l'agriculture, l'alimentation et la forêt, qui doit être adopté définitivement avant le présent projet de loi. Je vous propose donc de la supprimer pour éviter une redondance.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Sagesse.

(L'amendement n° 119 est adopté et l'article 9 est supprimé.)

Article 10

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 144.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Les amendements n°s 58 et 59, adoptés en commission spéciale, ont pour objet de rétablir une obligation d'économies d'énergie, dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie pour les distributeurs de fioul indépendants, et de transférer cette obligation à un groupement professionnel privé dont les modalités seraient fixées par voie réglementaire. Ces amendements posent un certain nombre de problèmes juridiques, techniques et économiques.

Ils écartent notamment l'article de son objet premier qui est de simplifier la vie des entreprises en leur supprimant une obligation réglementaire. En outre, les amendements conduisent à ce que le fioul domestique vendu par les distributeurs indépendants se trouverait soumis deux fois à une obligation : une première fois lorsqu'il est mis à la consommation en application du 1° de l'article L. 221-1 du code de l'énergie, puis une deuxième fois lorsqu'il est vendu par un distributeur indépendant, en application du nouveau 3° du même article.

Par ailleurs, l'amendement n° 58 fait référence au « groupement professionnel constitué des entreprises, autres que celle mentionnées au 1°, qui vendent du fioul domestique ». Or un tel groupement n'existe pas aujourd'hui. La constitution d'un tel groupement soulève de nombreuses questions relatives à son statut juridique, ses objectifs, son action dans le domaine des économies d'énergie, ou encore son mode de gouvernance, qui dépassent largement ce qui peut être fixé par voie réglementaire par les pouvoirs publics.

Le présent amendement a donc pour objet de revenir à la proposition initiale du Gouvernement qui permet de libérer les 1 900 entreprises de distribution de fioul domestique de l'obligation réglementaire en la faisant porter par les entreprises qui mettent le fioul à la consommation et qui répercuteront les coûts du dispositif une fois pour toutes. Les distributeurs de fioul domestique qui le souhaitent pourront tout à fait continuer à mener des actions d'économies d'énergie auprès de leurs clients, dans le cadre de partenariats avec des éligibles du dispositif tels que les obligés ou les collectivités territoriales.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Nous avons connu des difficultés quant à l'interprétation qu'il convient de donner à cet article. J'ai fait adopter un amendement qui réintègre les distributeurs indépendants dans le champ des CEE via un groupement professionnel – et non pas interprofessionnel comme l'indiquent certains. Il est urgent de faire avancer cette solution, sur laquelle la DGEC a déjà travaillé, pour aboutir à une mise en œuvre au 1^{er} janvier 2015. À défaut, nous risquons de déstabiliser nombre de TPE et PME qui ont diversifié leur activité avec les CEE en raison de la baisse de la consommation de fioul dont elles assurent l'approvisionnement, surtout en milieu rural. J'émetts donc un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière.

Mme Laure de La Raudière. Je souscris aux propos de la rapporteure. Nous avons abordé cette question lors de nos débats en commission. L'amendement du Gouvernement, qui rétablit la rédaction du projet de loi initial, a soulevé un tollé parmi les distributeurs indépendants. Ils estiment que cette disposition va aboutir à leur disparition. Nous ne sommes donc pas rassurés, et faute d'explication complémentaire, nous ne sommes pas disposés à revenir au texte du projet de loi initial. Le groupe UMP est donc tout à fait en accord avec la position de la rapporteure.

(L'amendement n° 144 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 96.

M. Denis Baupin. Je pense que l'amendement que proposait le Gouvernement et que nous venons de rejeter était très bon et permettait de simplifier le système des certificats d'économie d'énergie.

Je présente deux amendements qui concernent ces certificats d'économie d'énergie, dont le développement est très attendu pour mettre en œuvre la transition énergétique lors de la troisième période.

L'amendement n° 96 a pour objet de rendre plus efficaces ces certificats d'énergie. À ce jour, les certificats d'économie d'énergie sont très ciblés sur le domaine du bâtiment. L'efficacité énergétique dans le domaine du bâtiment est une question extrêmement importante, mais nous constatons un effet d'éviction des efforts d'efficacité dans le domaine de la mobilité. Le domaine de la mobilité est celui du pétrole, qui nous coûte 70 milliards d'euros en importations chaque année. Cette consommation entraîne une dépendance énergétique très importante, et de très fortes émissions de gaz à effet de serre, alors même que les pétroliers sont des obligés dans le système de production de certificats d'économie d'énergie.

Le dispositif que je préconise a reçu un avis très favorable du Conseil supérieur de l'énergie, il tend à ce que les vendeurs d'énergie, qui sont les obligés de ces certificats, aient l'obligation de fournir la moitié de leurs certificats dans le domaine de l'énergie qu'ils commercialisent. En clair, cela voudrait dire que les pétroliers devraient faire en sorte de produire des certificats d'économie d'énergie dans le domaine de la mobilité, par exemple en soutenant des dispositifs de covoiturage, d'autopartage, de véhicules propres ou moins consommateurs d'énergie.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Le présent texte n'a pas vocation à réformer de fond en comble le dispositif du CEE. Une telle réforme aurait sa place dans la loi de transition énergétique, comme nous l'avons déjà dit. Par ailleurs, cette disposition est sans doute d'ordre réglementaire. Pour ces raisons, j'émetts un avis défavorable à cet amendement, ainsi qu'au n° 97 que nous allons examiner à la suite.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Même argumentaire. Ces réflexions doivent trouver leur place dans la loi de transition énergétique prévue à la rentrée.

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Je suis stupéfait par ces réponses, parce qu'il y a quelques instants, nous avons refusé d'adopter un amendement du Gouvernement qui prévoyait de simplifier les certificats d'énergie, et la rédaction qui a été retenue va complexifier très significativement ce dispositif.

Nous sommes dans une situation où les amendements qui complexifient sont adoptés – dans une loi de simplification, c'est pour le moins singulier – tandis que les amendements qui permettent de faire avancer ce dispositif sont rejetés. C'est pour le moins complexe, et nous sommes systématiquement renvoyés vers une autre loi, comme c'est souvent le jeu ici, alors que c'est à la suite d'un choix du Gouvernement, auquel personne ne s'est opposé, que des articles concernant l'énergie ont été intégrés à ce projet de loi.

Notre collègue Saddier nous rappelait tout à l'heure que nous allions bientôt débattre d'une loi sur l'énergie. Si l'on applique les arguments qui me sont opposés, nous aurions donc pu attendre pour discuter des ces dispositions présentées par le Gouvernement. Mais si l'on souhaite que la transition énergétique n'attende pas, on peut d'ores et déjà faire les simplifications.

(L'amendement n° 96 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 97.

M. Denis Baupin. Cet amendement concerne la troisième période des certificats d'économie d'énergie, qui va bientôt démarrer, pour laquelle il est prévu de fixer un objectif de 220 térawatt-heure cumac. Cet objectif est certes en augmentation par rapport aux périodes précédentes, mais il va se trouver fortement amputé par le fait que d'ores et déjà, des surplus de certificats d'économie d'énergie ont été accumulés. Afin que l'effort qui a été engagé par les énergéticiens ne soit pas handicapé, il est proposé que l'objectif qui sera fixé pour cette troisième période vienne en surplus du stock déjà accumulé.

(L'amendement n° 97, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

M. le président. La parole est à M. Frédéric Reiss, inscrit sur l'article.

M. Frédéric Reiss. Monsieur le ministre, j'ai souhaité intervenir sur cet article afin de rappeler au Gouvernement qu'il ne faut pas confondre vitesse et précipitation. L'article 11

modifie l'ordonnance du 20 mars 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations classées pour la protection de l'environnement, ainsi que l'ordonnance du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et aménagements soumis à autorisation.

Le 12 juin, c'était hier. Aujourd'hui, comme dans bien des cas, nous assistons à un rétropédalage pour lever des incertitudes juridiques. Simplifier est une chose complexe. Avec du temps, de la réflexion et un travail parlementaire qui peut se révéler fort utile, nous aurions pu éviter cet exercice.

Dans la loi du 16 juillet 2013, le Gouvernement avait introduit un amendement prévoyant des mesures d'aide pour les cogénérations. Une entreprise du Nord-Pas-de-Calais ayant cinq sites de production en France, dont un se situe dans ma circonscription, était exclue du dispositif.

M. Michel Issindou. On comprend mieux !

M. Frédéric Reiss. Elle a déposé une question prioritaire de constitutionnalité sur la conformité de cette disposition aux droits et libertés garantis dans le code de l'énergie. Cette entreprise, qui transforme les matières premières végétales dans une logique de développement durable, vient d'obtenir gain de cause dans une décision du Conseil constitutionnel en date du 18 juillet 2014.

Je félicite le Gouvernement de la réactivité dont il fait preuve en déposant l'amendement n° 147 dont nous allons débattre dans quelques instants, et j'approuve évidemment la nouvelle mesure proposée. Elle permet de rétablir l'égalité entre tous les industriels pour la prime de capacité aux installations de cogénération au gaz naturel. Je tiens à préciser que cette entreprise est aussi pionnière dans le domaine de la géothermie profonde. Le Gouvernement a donc repris la plume pour corriger une anomalie qui aurait pu être évitée s'il avait pris le temps de ne pas légiférer dans la précipitation.

M. le président. Nous en venons à l'examen des amendements. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 98 rectifié.

M. Denis Baupin. Cet article fait mention d'une autorisation unique. Ce terme est totalement inapproprié, puisque si l'on a certes simplifié quelque peu le régime avec ce dispositif, nous restons très loin d'avoir d'une véritable autorisation unique pour ces installations de production d'énergie, en l'occurrence les éoliennes et les méthaniseurs.

L'amendement que nous défendons ne pouvant être reçu, nous avons donc dû le reformuler. Nous vous proposons d'aller vers une vraie autorisation unique, c'est-à-dire un document unique. Cela signifie une seule procédure pour ceux qui déposent les dossiers, ce qui serait une simplification extrêmement importante, mais aussi une seule possibilité de recours juridique. Vous le savez, certaines personnes de bonne foi, d'autres d'une bonne foi modérée, tentent de faire en sorte qu'un certain nombre d'installations de production d'énergie renouvelable ne puissent pas s'installer. Il faut donc qu'ils puissent faire des recours, c'est le droit, mais peut-être peut-on éviter de multiplier les actes de procédure sur lesquels une succession de recours est déposée.

Nous vous proposons donc d'aller vraiment vers une proposition unique. Puisque notre amendement n'a pas été accepté, nous l'avons modifié pour en faire une demande de rapport. Cette fois, vous ne pourrez pas me répondre qu'il

faut attendre la loi sur l'énergie puisque justement, ce rapport a pour objet de préparer la loi sur l'énergie. Nous n'allons pas prévoir dans la loi sur l'énergie un rapport pour préparer la loi dans laquelle il figure !

Il s'agit donc de demander qu'un rapport soit produit dans les trois mois, de façon à ce qu'il puisse éclairer les débats sur la loi de transition énergétique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Le simple fait de prévoir une demande de rapport suffit pour recueillir un avis défavorable. Mais surtout, l'expérimentation qui est en cours doit durer trois ans. Attendons d'en connaître les conclusions. Une telle expérimentation nécessite une expertise des services de l'État pour juger de sa pertinence et de sa faisabilité. L'idée est donc intéressante, mais prématurée. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Cette expérimentation a commencé officiellement en mai 2014. Une durée maximale de trois ans a été prévue, elle me semble d'ailleurs un peu longue, nous verrons si des conclusions peuvent en être tirées avant ce terme et si ces dernières peuvent nous inciter à modifier les textes de lois existants. En tout état de cause, il semble très prématuré, alors que l'expérimentation commence à peine, de procéder à la modification proposée ici. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Je suis très surpris, une fois de plus. Vous refusez tout ce qui a pour objet de simplifier !

Mme Véronique Louwagie. Nous partageons le constat !

M. Denis Baupin. Demandez aux professionnels, à ceux qui font face aujourd'hui à ce nouveau dispositif censé simplifier mais qui complique en fait les choses : ils sont extrêmement demandeurs d'une vraie simplification.

Que demandons-nous ? Un rapport permettant d'analyser les moyens d'améliorer ce que les services du ministère eux-mêmes considèrent comme n'étant pas un permis unique. Franchement, il est dommage de voir que lorsque nous débattons d'une loi sur la simplification, alors que nous travaillons, nous rédigeons des amendements, nous cherchons à aider le Gouvernement à simplifier, toutes nos propositions sont rejetées.

Mme Laure de La Raudière. Bienvenue dans l'opposition !

(L'amendement n° 98 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 11 est adopté.)

Après l'article 11

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 147.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Cet amendement a pour objet de rétablir le dispositif qui visait à soutenir la cogénération au gaz naturel prévu par l'article L. 314-1-1 du code de l'énergie. Ces dispositions, introduites par la loi

2013-619 du 16 juillet 2013, ont été jugées contraires à la Constitution par la décision du Conseil constitutionnel du 18 juillet 2014, *Société Roquette Frères*.

Le Conseil constitutionnel a jugé que la limitation de l'attribution de la prime de capacité aux seules installations de cogénération au gaz naturel ayant par le passé bénéficié d'un contrat d'obligation d'achat, parmi les installations de plus de 12 mégawatts existant au 1^{er} janvier 2013, était contraire à la Constitution.

Il est donc proposé de rétablir l'article en supprimant la condition du bénéfice antérieur d'un contrat d'obligation d'achat. Le nombre d'installations de cogénération au gaz naturel existantes de plus de 12 mégawatts hors contrat d'obligation d'achat est restreint. Ainsi, seules quelques cogénérations au gaz naturel ont été identifiées, le champ d'éligibilité de la prime ne devrait être que légèrement accru.

Le dispositif introduit par la loi 2013-619 du 16 juillet 2013 visait à préserver la filière de la cogénération à haut rendement, fortement promue par les directives européennes. Les producteurs ont massivement investi pour développer un parc de cogénérations industrielles fiables, performantes et leur apportant une source de chaleur compétitive. Ce parc représente maintenant un atout à préserver.

Il est donc indispensable de préserver, rénover et entretenir ces outils qui diversifient les sources de production d'énergie du pays, touchent des secteurs industriels clés pour l'économie française et permettent de réaliser plus d'un tiers d'économies primaires.

Par ce dispositif transitoire et limité aux installations de cogénération d'une puissance supérieure ou égale à 12 mégawatts, dont l'impact budgétaire est maîtrisé et imperceptible au regard des enjeux économiques, sociaux, environnementaux et de sécurité énergétique, il s'agit d'éviter tout nouveau démantèlement de ces cogénérations et de surseoir à la précarité de leur équilibre économique, en assurant aux installations une capacité financière de réinvestissement pour prolonger leur durée de vie.

L'arrêté du 19 décembre 2013, pris en application de l'article L. 314-1-1 du code de l'énergie, relatif à la prime rémunérant la disponibilité des installations de cogénération supérieures à 12 mégawatts et ayant bénéficié d'un contrat d'obligation d'achat, avait précisé le niveau de la prime accordée et les modalités des contrats signés avec Électricité de France, notamment sur l'évaluation de la disponibilité et de l'efficacité énergétique des installations.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Il s'agit d'une mesure d'urgence absolument nécessaire pour ne pas mettre en péril la situation de ces installations, qui connaissent des difficultés en raison des investissements consentis et dans l'attente de l'entrée en vigueur de la rémunération du marché de la capacité à partir de l'hiver 2016-2017. Avis favorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Laurent.

M. Jean-Luc Laurent. Je me félicite de l'initiative prise par le Gouvernement et de sa réactivité sur ce dossier. La décision prise par le Conseil constitutionnel à la suite d'une question prioritaire de constitutionnalité avait suscité émotion et inquiétude, du fait du vide juridique qui en résultait. Plusieurs parlementaires étaient alors intervenus, et je m'associe à ma collègue Marie-Françoise Bechtel pour vous remercier, monsieur le ministre.

M. Michel Issindou. Voilà qui est bien !

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Je suis très surpris de l'avis favorable de la rapporteure, alors qu'on n'arrête pas de nous répéter qu'il est trop tôt pour légiférer sur les questions d'énergie et qu'il faut attendre la loi sur la transition énergétique. Cette mesure, par ailleurs, n'a absolument aucun caractère de simplification, puisqu'il s'agit seulement de se mettre en conformité du point de vue du droit. J'ai bien compris qu'il y a urgence, mais je me demande tout de même si cet amendement n'est pas un cavalier législatif, car il n'a pas grand-chose à voir avec l'objet de cette loi, qui concerne la simplification de la vie des entreprises.

Je suis surpris qu'il y ait deux poids, deux mesures : on rejette certains amendements, sous prétexte qu'ils auront leur place dans une prochaine loi, mais celui-ci reçoit un avis favorable !

(L'amendement n° 147 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 138.

M. Joël Giraud. Cet amendement vise à faciliter les procédures relatives aux installations de production d'électricité et aux projets industriels. Il s'agit d'instaurer un mécanisme de prorogation de l'autorisation des installations classées pour la protection de l'environnement, dès lors que cette autorisation a atteint le délai de forclusion de trois ans, pour des raisons qui sont indépendantes de la volonté du constructeur.

Un nombre croissant de recours a en effet pour seul objet de faire en sorte que le délai soit dépassé. Il s'instaura de surcroît un protocole transactionnel de dernière minute permettant de retirer le recours, que je me permettrai de qualifier de racket. L'opérateur – dans le secteur de l'électricité, il s'agit principalement de microcentrales – est alors obligé de payer pour voir ce recours retiré, avant même que l'autorisation délivrée au titre des installations classées pour la protection de l'environnement ne tombe.

Nous ferions donc œuvre utile en permettant que ces autorisations d'ICPE puissent être prolongées dans ce cas. Cela éviterait à un certain nombre d'opérateurs et d'industriels de se retrouver avec un couteau sous la gorge, du fait de ces recours abusifs qui sont à la limite de la qualification juridique que je viens d'indiquer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Outre le fait qu'il existe déjà un article L. 512-21 dans le code de l'environnement, cette proposition de prorogation facultative par le préfet de la validité d'une autorisation n'est pas juridiquement satisfaisante, car trop générale. Vous écrivez : « Pour des raisons indépendantes de sa volonté ». Lesquelles ? L'idée est bonne, mais la réponse mérite une sécurisation juridique. J'émet donc un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. J'aimerais bien savoir quelle sécurisation juridique on me propose.

(L'amendement n° 138 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 99 rectifié.

M. Denis Baupin. Cet amendement vise, une fois encore, à simplifier le développement des énergies renouvelables. J'espère que le Gouvernement sera favorable à ce projet de simplification – il me semblait en tout cas que tel était l'objet de cette loi. Il s'agit, en l'occurrence, de simplifier les dispositions qui régissent l'installation des éoliennes, pour que leur inscription comme installations classées pour la protection de l'environnement ne relève plus du régime de l'autorisation, mais de la déclaration.

Que l'on ne me dise pas, une fois encore, qu'il faut un an pour étudier la question, car cela fait un an que ces propositions sont sur la table ! Je constate du reste qu'on est passé du régime d'autorisation au régime de déclaration pour les porcheries, alors que celles-ci ont plus d'impact sur l'environnement que les éoliennes. Je pense donc, et je suis même quasiment persuadé, que cet amendement recevra un avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Je suis désolée de vous décevoir, monsieur Baupin, mais une réforme d'une telle ampleur ne peut être adoptée sans expertise et sans concertation préalable. Cette question a sa place dans les travaux pour la simplification du droit de l'environnement, mais le sujet n'est pas mûr aujourd'hui. J'émetts donc un avis défavorable à votre amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Même avis. Il est dommage que nous n'ayons pu avoir une discussion préparatoire sur ces amendements en commission spéciale, ce qui nous aurait peut-être permis d'être un peu plus constructifs que nous ne le sommes aujourd'hui.

Mme Laure de La Raudière. C'est l'hôpital qui se moque de la charité !

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. J'entends votre remarque, et j'eus préféré avoir le temps de présenter ces amendements avant la réunion de la commission spéciale. C'est ce que je fais en général : je préfère déposer mes amendements en commission, pour qu'ils puissent faire l'objet d'un débat. Cela étant, puisque j'ai déposé cet amendement il y a un an, sur la loi Brottes, il me semble que les services de l'État ont largement eu le temps de l'expertiser. La ministre de l'époque y était en outre plutôt favorable, même si la disposition n'avait finalement pas été adoptée.

J'ai noté que l'État avait été capable de réagir très rapidement sur la question des élevages porcins, donc de modifier de façon extrêmement importante le droit de l'environnement – demandez aux associations environnementales ce qu'elles en pensent. Mais pour les éoliennes, c'est beaucoup trop compliqué !

(L'amendement n° 99 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 101.

M. Denis Baupin. Cet amendement a pour but, une fois encore, de simplifier les choses et d'éviter que les procédures juridiques concernant les éoliennes ne se multiplient. Il s'agit

ainsi d'instaurer un recours unique, en disposant que c'est la cour administrative d'appel qui examine ces recours, en premier et en dernier ressort. C'est d'ailleurs une disposition à laquelle le Gouvernement réfléchit aussi pour les éoliennes offshore.

Ce dispositif permettrait de sécuriser les procédures, de gagner du temps et de faire en sorte que notre pays cesse de prendre du retard par rapport aux objectifs qui ont été pris. La Cour des comptes, je vous le rappelle, a signalé que nous n'étions pas bien partis pour tenir les engagements du Grenelle et ceux du paquet climat-énergie concernant les énergies renouvelables, parce que les procédures, dans notre pays, sont extrêmement lourdes et extrêmement longues, si bien qu'il y faut huit ans pour construire une éolienne, quand il en faut quatre, en moyenne, dans le reste de l'Europe. Simplifions ! Et désengorgeons du même coup les tribunaux.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. L'avis de la commission est une nouvelle fois défavorable, monsieur Baupin. Comme vous le suggérez vous-même dans l'exposé sommaire de votre amendement, une telle réforme a sa place dans la loi de transition énergétique.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Je suis défavorable à cet amendement, pour les raisons qui viennent d'être indiquées. En revanche, monsieur Baupin, s'agissant de la batterie d'amendements que vous avez déposés et dont nous n'avons pas pu discuter en commission spéciale et, plus généralement, au sujet des mesures de simplification que vous proposez, notamment pour les éoliennes, il faut que nous trouvions les modalités d'un travail préparatoire pour les prochains textes, puisque nous aurons dans cette assemblée des rendez-vous réguliers de simplification, environ tous les six mois. Je suis persuadé que si nous effectuons ensemble – c'est une proposition que je vous fais –, en relation, bien sûr, avec le ministère de l'environnement, un travail préparatoire sérieux, un certain nombre des demandes que vous formulez pourront être satisfaites.

(L'amendement n° 101 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 139.

M. Joël Giraud. Cet amendement vise à élargir un principe que la récente réforme du droit de l'urbanisme a déjà consacré. Il concerne les délais de traitement des contentieux administratifs, de l'ordre de cinq à sept ans au total, qui sont souvent un frein au développement industriel. Pour bénéficier de financements d'établissements de crédit, qui sont essentiels au démarrage de leur construction, ces projets doivent avoir des autorisations purgées de tout recours. Il est donc indispensable qu'elles le soient purgées le plus rapidement possible.

Confier aux tribunaux administratifs le soin de statuer en premier et dernier ressort sur des litiges portant sur des recours dirigés contre les permis de construire et les autorisations d'exploiter de types ICPE relatifs aux installations de production permettrait ainsi de raccourcir le calendrier de développement de ces projets de dix-huit mois. Bien évidemment, le pourvoi en cassation demeurerait possible. C'est exactement ce que nous venons de décider pour le droit de l'urbanisme.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Les modifications du code de justice administrative pour modifier la répartition des compétences au sein du contentieux administratif doivent avoir été précédées d'une consultation de ces juridictions. Une telle modification nécessite expertise et consultation ; elle ne peut résulter d'un amendement dans un texte de simplification. J'émet donc un avis défavorable à cet amendement.

(L'amendement n° 139, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 102.

M. Denis Baupin. Rassurez-vous : il s'agit de mon dernier amendement. J'en profite pour remercier le ministre de l'esprit d'ouverture dont il a fait preuve à l'égard de mes propositions de simplification.

Cet amendement, relatif à l'éolien offshore, vise à encadrer le droit à agir de ceux qui déposent des recours. M. Giraud a évoqué tout à l'heure les recours déposés de manière malveillante. Cela se produit de plus en plus fréquemment, dans le but de monnayer ensuite le retrait du recours. Il s'agit donc, s'agissant des installations d'éolien offshore, d'encadrer de façon beaucoup plus claire le dépôt de recours. Il ne s'agit pas d'empêcher les personnes légitimes à le faire de déposer des recours, mais de limiter les capacités de ceux qui veulent simplement nuire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Compte tenu de la proposition que vous a faite le ministre, je vous suggère de retirer cet amendement. À défaut, il recevra un avis défavorable.

(L'amendement n° 102 est retiré.)

Article 11 bis

M. le président. La parole est à Mme Sophie Dion, première oratrice inscrite sur l'article.

Mme Sophie Dion. Cet article 11 bis vise simplement à assouplir le code de l'environnement. Vous le savez, la France est la première destination touristique mondiale en hiver, et tous les acteurs du monde de la montagne contribuent à ce résultat. Néanmoins, nous sommes toujours confrontés à la nécessité de trouver un équilibre entre le respect du code de l'environnement – nous y sommes tous favorables, qui pourrait ne pas l'être ? –, la sécurité des personnes, mais aussi les nécessités économiques.

Cet amendement vise les restaurants d'altitude. La problématique est simple : le code de l'environnement et la jurisprudence qui a été prise en application de ce code n'autorisent pas le convoyage, ou le transport, des personnes à partir d'une certaine heure. Or nos voisins italiens et suisses le font, si bien que nous sommes confrontés à un problème de concurrence et que nous avons beaucoup de difficultés à rester compétitifs.

J'avais alerté le Gouvernement, par une question écrite, sur les conséquences de cette jurisprudence pour les restaurateurs qui, dans un contexte économique difficile, doivent impérativement diversifier et développer leur activité en dehors des

heures d'ouverture des domaines skiables. Comme l'avait justement souligné notre collègue Alain Fauré, l'accueil des clients le soir représente environ 15 à 25 % du chiffre d'affaires global de ces établissements. Cette proportion est très importante, et c'est pourquoi on peut se réjouir que l'article 11 bis, issu d'un amendement adopté par la commission, autorise, dans des proportions raisonnables et limitées, les restaurants d'altitude à transporter les personnes qui veulent se rendre dans ces établissements.

Il est certain qu'un décret sera pris en application de cet article. Il devra être négocié avec l'ensemble des acteurs concernés, qu'il s'agisse des maires, des responsables des remontées mécaniques, des services de secours, ou encore des exploitants des restaurants.

M. François Brottes. Excellent amendement !

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je salue l'arrivée du président Brottes, ancien président de l'Association nationale des élus de montagne, comme moi.

La France est la première destination touristique au monde, et les régions de montagne et du littoral y sont pour beaucoup. En montagne, les établissements d'altitude, notamment les restaurants, jouent un rôle primordial, été comme hiver.

La pratique autorisée par l'article 11 bis est courante dans les autres pays européens comme l'Autriche, l'Italie et l'Allemagne, concurrents directs du domaine skiable français.

L'encadrement de cette pratique permet également de mieux assurer la sécurité des clients, notamment par rapport aux engins de damage treuillés, de plus en plus utilisés dans nos stations de ski.

Enfin, en matière environnementale, l'encadrement et le guidage des clients la nuit permet d'éviter leur éparpillement, donc de mieux protéger la faune et la flore de nos domaines skiables.

Pour toutes ces raisons, je tiens à réaffirmer ce soir le soutien que j'apporte à cet important article 11 bis, introduit par amendement en commission.

Mme Frédérique Massat. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Michèle Bonneton.

Mme Michèle Bonneton. Je souhaiterais que M. le secrétaire d'État puisse nous apporter quelques précisions, car ces convoyages de la clientèle vers des restaurants d'altitude par des engins motorisés posent un certain nombre de problèmes bien réels. Je pense tout d'abord au bruit de ces engins, susceptible de déranger les touristes qui se rendent en montagne pour le calme qu'ils peuvent y trouver. Ces engins produisent également une certaine pollution de l'air et de la neige, donc des eaux, notamment des eaux de boisson. Ensuite, ils peuvent déranger la faune, qui sort très souvent la nuit pour se nourrir, et sont donc susceptibles de porter atteinte à la biodiversité. Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous rassurer en précisant le contenu du décret dans ces domaines ?

M. le président. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Je ne voudrais pas faire trop de bruit, de peur de réveiller toutes les faunes. *(Sourires.)*

Je tiens moi aussi à féliciter notre collègue Alain Fauré pour son travail qui a permis l'adoption, en commission, de l'amendement introduisant l'article 11 *bis*. M. Fauré a agi avec raison et prudence afin de permettre à ces activités de montagne de vivre.

En matière de sports d'hiver, nous sommes confrontés à une concurrence exacerbée : nous ne pouvons plus considérer que nous sommes les seuls au monde. Nous devons donc protéger tout ce qui fait l'attractivité de notre territoire, y compris la possibilité de partager un repas en haute montagne avec des amis.

Il me semble que notre pays compte plus de 200 restaurants d'altitude. Jusqu'à présent, on ne connaissait pas d'activités ayant le droit d'avoir une logistique, des personnels, mais pas de clients. Notre collègue Fauré a redonné aux restaurants d'altitude la possibilité d'avoir des clients.

Cependant, notre collègue Michèle Bonneton a raison : ces pratiques doivent être encadrées.

Mme Chantal Guittet. Il ne faut pas réveiller les marmottes ! (*Sourires.*)

M. François Brottes. Mais je crois, monsieur le secrétaire d'État, que c'est bien la préoccupation du Gouvernement. Nous pourrions ainsi continuer sereinement, avec parcimonie mais toujours à bon escient, de fréquenter des restaurants d'altitude.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Nous avons eu des discussions très intéressantes sur ce sujet en commission spéciale. J'avais été convaincu par la brillante argumentation de M. Alain Fauré, qui avait défendu son amendement avec beaucoup de vigueur et avec une argumentation très pointue. En même temps, j'avais bien entendu l'intervention de Mme Bonneton.

Il ne faut pas opposer la possibilité de régler un certain nombre de questions en matière de tourisme de montagne à celle d'encadrer l'usage des « motos neige » par des conditions restrictives, qui seront précisées par décret en Conseil d'État. Ces engins seront réservés aux seuls clients des restaurants d'altitude, ils ne pourront pas circuler en dehors des voies damées, et il n'est pas question qu'ils circulent dans des espaces naturels. Bref, il est possible de concilier ces deux exigences : c'est d'ailleurs ce que j'avais dit à M. Fauré, qui avait bien voulu accepter cette perspective.

(*L'article 11 bis est adopté.*)

M. François Brottes. Bravo, monsieur Fauré !

Après l'article 11 *bis*

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 3, tendant à introduire un article additionnel après l'article 11 *bis*.

Mme Véronique Louwagie. Mon collègue Gilles Lurton l'a dit il y a quelques instants, l'application de la loi sur l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite « loi ALUR », pose problème et ne va absolument pas dans le sens de la simplification. Nous avions prévu cette situation, dont le Gouvernement est en train de se rendre compte, comme le montre l'amendement n° 146 qu'il a présenté il y a quelques instants.

Les promesses de vente sont devenues de véritables pavés de documents que les syndics doivent rassembler, provoquant des retards dans les ventes, ce qui n'est pas acceptable dans le contexte actuel. Aussi, l'amendement n° 3 propose de supprimer un certain nombre de documents à annexer à la promesse de vente, sans pour autant priver les parties de garanties.

Ainsi, il est proposé de supprimer le règlement de copropriété et l'état descriptif de division. De toutes façons, ces documents doivent être remis lors de la signature de l'acte authentique.

Il est également proposé de supprimer le carnet d'entretien, puisque l'article 45-1 de la loi du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis prévoit déjà que « tout candidat à l'acquisition d'un lot de copropriété [...] peut, à sa demande, prendre connaissance du carnet d'entretien de l'immeuble établi et tenu à jour par le syndic ».

Nous proposons en outre de ne plus annexer à la promesse de vente l'attestation de superficie, puisque les tiers peuvent avoir connaissance de cette information à un autre moment de la procédure. Il en est de même de la notice d'information sur la copropriété et ses instances.

Il s'agit donc d'une mesure de simplification, qui permettra également de réaliser des économies considérables, compte tenu de l'importance du pavé de documents que doivent actuellement rassembler les syndics même si les parties n'en prennent pas forcément connaissance. De l'avis des professionnels et des acheteurs, l'amendement n° 3 va dans le sens de la simplification.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Madame Louwagie, votre amendement va très loin, puisqu'il supprime purement et simplement la communication de nombreuses pièces. La volonté d'alléger et de simplifier ces obligations a été prise en compte par l'adoption de l'amendement n° 146 du Gouvernement tendant à introduire un article additionnel après l'article 7. Je ne dis pas pour autant que toutes vos demandes seront satisfaites. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Il est important de souligner qu'un certain nombre de pièces annexées à la promesse de vente constituent des garanties pour le nouvel acquéreur. Madame Louwagie, l'amendement n° 146 que l'Assemblée a adopté tout à l'heure devrait suffire à satisfaire votre volonté d'alléger la liste de documents à communiquer lors de la signature de la promesse de vente. Aller plus loin risquerait de fragiliser la position du nouvel acquéreur.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Reiss.

M. Frédéric Reiss. Monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, la loi ALUR est un monument de complexification unique en son genre ! L'amendement n° 3 concerne les seules promesses de vente, et non les actes authentiques, qui continueraient de se voir annexer tous les documents nécessaires. Le fait de rassembler toute cette paperasserie dès la promesse de vente complique vraiment les choses et risque de décourager certains propriétaires de louer leurs biens.

Mme Chantal Guittet. Il s'agit ici de ventes !

M. Frédéric Reiss. De vendre leurs biens, pardonnez-moi.
(*L'amendement n° 3 n'est pas adopté.*)

Article 12

(*L'article 12 est adopté.*)

Après l'article 12

M. le président. La parole est à M. Alain Fauré, pour soutenir l'amendement n° 108 rectifié, portant article additionnel après l'article 12.

M. Alain Fauré. Il s'agit de donner aux mutuelles et aux organismes mutualistes la possibilité de délibérer ou d'organiser des réunions en visioconférence, afin de limiter leurs frais. Ces organismes étaient jusqu'à présent les seuls à ne pas pouvoir user de cette possibilité.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Cet amendement est de nature à faciliter l'organisation et le fonctionnement des réunions des conseils d'administration des groupements mutualistes, qui pourront bénéficier des dispositions de droit commun applicables aux sociétés par actions, aux sociétés d'assurance mutuelle, aux institutions de prévoyance et aux institutions de retraite complémentaire. Il n'y a pas de raison que les organismes régis par le code de la mutualité en soient tenus à l'écart. Avis favorable.

Mme Laure de La Raudière. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Favorable également. Je remercie M. Alain Fauré pour sa nouvelle contribution à ce texte.

Mme Laure de La Raudière. Quel talent, monsieur Fauré !
(*L'amendement n° 108 rectifié est adopté.*)

Article 13

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 49 et 111.

La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 49.

Mme Laure de La Raudière. Il s'agit de préciser le contenu de l'ordonnance de simplification des obligations déclaratives en matière fiscale, prévue par l'article 13. Parmi les cinquante mesures présentées par le Conseil de la simplification, les propositions n° 26 et 28 prévoyaient la suppression de certaines obligations déclaratives, dont la déclaration des honoraires, le relevé des frais généraux et la déclaration 1330 relative à la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, afin de permettre à ces dernières de dégager du temps et des ressources pour développer leur activité. Afin que les mesures consensuelles proposées par le Conseil de la simplification soient reprises, il convient de préciser le contenu de l'ordonnance prévue par l'article 13.

M. le président. La parole est à M. Meyer Habib, pour soutenir l'amendement n° 111.

M. Meyer Habib. Cet amendement est identique à celui présenté par ma collègue Laure de La Raudière. Il vise à préciser le contenu de l'ordonnance qui sera prise afin de simplifier certaines obligations déclaratives en matière fiscale, en supprimant notamment l'obligation de dépôt de trois formulaires inutiles.

Il s'agit en premier lieu de supprimer le formulaire DAS2 utilisé pour la déclaration d'honoraires versés à un tiers, qui concerne des rémunérations ponctuelles inférieures à 600 euros.

Le deuxième formulaire à supprimer est le relevé n° 2067 de frais généraux, qui impose à l'entrepreneur de distinguer cinq catégories de frais généraux et permettait à l'administration d'évaluer le montant d'une taxe supprimée il y a vingt-cinq ans.

Enfin, il convient de supprimer la déclaration 1330 relative à la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, dont le but était de répartir le chiffre d'affaires en fonction de la répartition du personnel sur chaque site de l'entreprise.

Nous voulons de la simplification ; or, pour les entreprises, ces formulaires sont redondants. En effet, les données devant y être mentionnées sont demandées par ailleurs dans les liasses fiscales. Il n'y a donc pas de raison d'imposer aux entrepreneurs de fournir deux fois la même information : si elle le souhaite, l'administration peut retrouver elle-même cette donnée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Il serait sans doute excessif de supprimer totalement la déclaration DAS2 qui constitue, comme la DADS, un outil utile pour le contrôle fiscal. Ce n'est d'ailleurs pas ce que propose le Conseil de la simplification : la proposition n° 26 porte sur la suppression de certaines déclarations d'honoraires, et elle pourrait être satisfaite par un relèvement du seuil de déclaration de la DAS2, actuellement fixé à 600 euros par an et par bénéficiaire.

Le raisonnement est le même concernant le relevé des frais généraux : certains seuils, comme celui de déclaration des frais de voyage, fixé à 15 000 euros, pourraient être relevés. Une suppression pure et simple de ce formulaire ne paraît pas opportune, car l'administration doit pouvoir détecter l'éventuelle existence de charges non rattachables à l'intérêt de l'entreprise.

Ces deux amendements identiques ont donc une portée trop large. La commission leur a donné un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Défavorable également. Mais ce sujet est important : il convient donc de l'examiner sérieusement.

Mme de La Raudière et M. Habib ont raison de souligner qu'un certain nombre de déclarations aujourd'hui demandées aux entreprises en matière fiscale sont pour le moins excessives quant au niveau des seuils. Ainsi, la déclaration DAS2 prévoit un seuil de 600 euros d'honoraires, ce qui représente, pour des entreprises de taille assez importante, des volumes de papier très souvent considérables,...

Mme Laure de La Raudière. En effet !

M. Thierry Mandon, *secrétaire d'État*. ...qu'il faut numériser, puis envoyer à la perception du lieu d'implantation du bénéficiaire des honoraires. Il me semble donc que ce système est très largement perfectible. Faut-il supprimer totalement ce formulaire, relever le seuil d'application ou trouver une autre formule? Il faut y réfléchir très sérieusement. Il en est de même du relevé des frais généraux.

Quant à la déclaration relative à la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, les choses sont légèrement différentes. La suppression de la déclaration n° 1330 pour les entreprises monosites, suggérée par le Conseil de la simplification dans sa proposition n° 28, sera mise en œuvre dès 2015 sous la forme d'une dispense de dépôt de cette déclaration pour les entreprises monosites assujetties à la CVAE.

Au-delà de ces amendements qui proposent une méthode quelque peu brutale même si l'on peut comprendre la problématique, il faut avoir une ambition plus grande. Le travail qui est mené de manière collaborative avec la DGFIP – en ce sens, la pression et les avis des parlementaires nous aident – doit nous conduire à travailler sur la déclaration fiscale unique des entreprises. Le vrai chantier de simplification, il est là : une déclaration fiscale unique, une fois dans l'année, en « repeignant » l'ensemble des déclarations demandées aux entreprises aujourd'hui. C'est dans ce sens qu'il faut envisager la préparation de l'ordonnance.

J'ai précisé antérieurement que tous les parlementaires de toutes les sensibilités pouvaient être associés à ce travail. Il est bon que la Direction générale des finances publiques voie l'intérêt que les parlementaires portent à ce dossier.

Je vous suggère de retirer les amendements, à défaut j'émettrai un avis défavorable. En revanche, je vous propose d'unir nos forces pour avancer sur la déclaration fiscale unique, un certain nombre de déclarations étant aujourd'hui à mon sens désuètes.

(Les amendements identiques n°s 49 et 111 ne sont pas adoptés.)

(L'article 13 est adopté.)

Articles 14 à 17

(Les articles 14 à 17 sont successivement adoptés.)

Article 18

M. le président. La parole est à M. Guillaume Chevrollier.

M. Guillaume Chevrollier. L'article 18 a pour but d'assouplir l'obligation de conservation des documents constitutifs d'une piste d'audit, ce qui permet d'établir un lien entre les factures et les livraisons de biens ou prestations de services effectués. Les documents doivent toujours être conservés pendant six ans mais, selon la modification proposée par le texte, les documents papier pourront être numérisés au bout de trois ans. Je me réjouis que la commission spéciale ait été encore plus loin dans l'assouplissement grâce à un amendement de ma collègue Laure de La Raudière, aux termes duquel la durée de six ans est conservée, et l'entreprise est autorisée à choisir le mode de conservation des documents, soit imprimés, soit numérisés. Cet amendement correspond à notre volonté de profiter des évolutions technologiques pour simplifier les procédures.

Il revient donc à l'administration de s'adapter elle aussi à ces évolutions introduites par l'amendement et auxquelles elle sera soumise. Cependant, le pas franchi avec l'article 18 est un bien petit pas quand on connaît le nombre et le poids des contraintes qui pèsent sur nos entreprises, mettant en danger l'emploi et la compétitivité.

(L'article 18 est adopté.)

Après l'article 18

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau, pour soutenir l'amendement n° 42 portant article additionnel après l'article 18.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Aujourd'hui, l'État est créancier prioritaire lorsqu'il y a faillite d'une entreprise. Chaque fournisseur sait qu'il ne pourra pas sécuriser sa créance envers son client, notamment sa banque, puisque l'État passe avant lui en cas de défaillance. Cette perspective accroît la défiance des acteurs économiques les uns envers les autres.

On a vu, dans la crise financière récente, que lorsque les acteurs économiques ne se faisaient plus confiance entre eux, un secteur complet de l'économie pouvait complètement se bloquer. L'État en a bien pris la mesure puisqu'il a dû créer une société de refinancement pour assurer les financements que les acteurs ne s'apportaient plus entre eux, assumant par là même le risque systémique que la défiance des banques entre elles avait développé.

Dans les circonstances exceptionnelles que nous vivons, il serait bienvenu que l'État abandonne temporairement son privilège afin que les créanciers chirographaires aient les mêmes chances d'être remboursés que lui et donc continuent de prendre le risque de se faire confiance entre eux et de financer les entreprises. Simplifier la vie des entreprises, c'est aussi leur faciliter l'accès au financement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

Mme Sophie Errante, *rapporteuse*. Tout comme les salariés, le Trésor n'est pas un créancier comme les autres. Son privilège repose sur un motif d'intérêt général et sur une justification solide, l'égalité devant les charges publiques. Par ailleurs, il serait naïf de croire que la suppression du privilège du Trésor améliorerait le crédit des entreprises auprès des banques. L'État n'est pas le créancier le plus privilégié dans une procédure collective. N'exagérons donc pas le régime de faveur dont il bénéficie, les salariés sont prioritaires.

Aussi, le faible niveau d'indemnisation des créanciers privés ne résulte que pour une part très faible de l'existence du privilège du Trésor. La suppression de ce privilège pourrait par ailleurs conduire à un comportement des créanciers publics contraire aux objectifs poursuivis en faveur des entreprises. Il ne faudrait pas que le remède soit pire que le mal.

Avis défavorable, donc.

(L'amendement n° 42, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 19

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 28.

Mme Véronique Louwagie. Nous proposons de supprimer les mots « quelles que soient les modalités selon lesquelles ils sont portés à la connaissance des intéressés, » au cinquième alinéa de l'article 19 relatif à la modernisation de la forme de certains actes de l'administration. Ce début de phrase nous paraît inutile et les lois trop bavardes ne présentent aucun intérêt. Cette suppression ne changerait rien aux orientations de l'article 19.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. J'estime au contraire que ces précisions sont utiles. Tous les actes mentionnés à l'alinéa 5 de l'article 19 sont susceptibles d'être adressés au redevable soit sous format papier par voie postale, soit sous forme dématérialisée par voie électronique, notamment par le biais d'un téléservice.

Or la dispense de signature s'entend à la fois pour la signature manuscrite et la signature électronique. Elle doit concerner tous les actes mentionnés à l'alinéa 5, qu'ils soient envoyés par voie postale ou par le biais d'un téléservice.

Avis défavorable donc.

(L'amendement n° 28, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 142.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Cet amendement vise à ajouter, à la liste des documents dispensés de comporter la signature de leur auteur, les demandes de documents ou de renseignements que l'administration fiscale peut obtenir lorsqu'elle exerce un droit de communication auprès d'un tiers.

Dans le cadre de l'adaptation aux moyens modernes de communication, l'administration devrait pouvoir utiliser tous les canaux d'échanges dans les relations qu'elle entretient avec les entreprises. Actuellement, le droit de communication peut s'exercer sur place ou par correspondance qui peut être électronique. Lorsqu'il est exercé par correspondance, l'agent joint à sa demande, un avis comprenant ses nom, prénom, qualité, identité du service auquel il appartient et sa signature.

La dispense de signature permettrait de développer les échanges dématérialisés pour les envois réalisés en nombre à ce titre, simplifiant ainsi la relation entre l'administration et les tiers interrogés, réduisant les coûts de gestion pour tous, sans affecter leur sécurité juridique, et permettant aussi à l'administration de gagner en efficacité en matière de lutte contre la fraude.

(L'amendement n° 142, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 112 deuxième rectification et 50 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. David Habib, pour soutenir l'amendement n° 112 deuxième rectification.

M. David Habib. Il est défendu.

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 50 rectifié.

Mme Laure de La Raudière. En lisant l'article 19, monsieur le secrétaire d'État, je me demande si nous sommes réellement en train d'examiner un texte de simplification de la vie des entreprises car il s'apparente davantage à un texte sur la simplification de la vie de l'administration.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Cela se rejoint parfois.

Mme Catherine Quéré. L'un n'empêche pas l'autre.

Mme Laure de La Raudière. Certains actes et certaines lettres émises par l'administration sont dispensés de signature. Or certaines ont une importance capitale pour les bénéficiaires, notamment celles qui font courir un délai de réponse. Dès lors, il est nécessaire de procéder à un envoi par lettre avec accusé de réception. C'est le cas des actes pris en application des articles L. 142-4 et L. 243-7 du code de la Sécurité sociale.

La mesure consistant en la dématérialisation des envois administratifs ne doit pas s'appliquer aux actes des URSSAF afin d'éviter les contentieux pour suppression de mail, absence du destinataire ou méprise d'adresse mail à partir du moment il y a un délai de réponse.

Je note qu'un tel article, à l'instar d'autres, concerne davantage la simplification des administrations que la simplification de la vie des entreprises.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. La commission émet un avis défavorable aux deux amendements car ils présentent un défaut rédactionnel. Ils font référence aux actes pris en application de l'article L. 142-4 du code de la Sécurité sociale, mais cet article concerne la composition du tribunal des affaires de Sécurité sociale.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Même avis que la commission.

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière.

Mme Laure de La Raudière. Je souhaiterais une réponse du Gouvernement sur le fond. Certes, mon amendement est mal rédigé, mais qu'est-ce qui nous garantit d'une bonne réception par les entreprises des situations que je viens d'évoquer ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Je vous suggère, madame la députée, de vous rapprocher des deux collègues qui seront mandatés pour réfléchir aux relations entre les entreprises et l'URSSAF, afin de mieux sécuriser la nature des documents que les entreprises reçoivent de l'URSSAF.

(L'amendement n° 112 deuxième rectification n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 50 rectifié n'est pas adopté.)

(L'article 19, amendé, est adopté.)

Article 20

M. le président. La parole est à M. Guillaume Chevrollier, inscrit sur l'article.

M. Guillaume Chevrollier. Le présent article vise à alléger les tâches administratives des exploitants agricoles. Pour obtenir le remboursement partiel d'une partie des taxes perçues sur leurs dépenses réelles de carburant pour les véhicules agricoles, les exploitants agricoles doivent justifier auprès de la Direction générale des finances publiques leur situation au regard des cotisations sociales agricoles.

Pour ce faire, ils doivent réclamer un justificatif à leur caisse de Mutualité sociale agricole. L'article 20 prévoit que la Caisse centrale de la Mutualité sociale agricole communique elle-même ces informations à l'administration. Il s'agit d'une démarche à effectuer en moins pour nos exploitants agricoles. Certes, ce n'est pas révolutionnaire, mais c'est une petite avancée. Le passage en commission spéciale a permis de rendre cette mesure effective plus tôt en évitant le recours à l'ordonnance pour une modification de la loi. Je veux donc encourager le Gouvernement à poursuivre dans cette voie tant sont nombreuses les obligations administratives qui pèsent sur nos exploitants agricoles, ces agriculteurs si importants pour notre économie nationale et dans nos territoires ruraux.

(L'article 20 est adopté.)

Articles 21 à 26

(Les articles 21 à 26 sont successivement adoptés.)

Article 27

M. le président. La parole est à Mme Michèle Bonneton, pour soutenir l'amendement n° 105.

Mme Michèle Bonneton. Cet amendement vise à supprimer l'article 27 qui porte sur les marchés publics, sujet extrêmement important que nous avons évoqué lors de la discussion générale – je ne reviendrai pas. L'exposé des motifs du projet de loi précise que la simplification vise entre autres à faciliter l'inscription de clauses sociales et environnementales. Or, elles figurent déjà en partie dans le droit des marchés publics. Je note qu'il serait intéressant de prendre en compte le caractère local des productions, ce qui serait cohérent avec la poursuite d'objectifs environnementaux.

Nous ne souhaitons pas modifier par ordonnance les règles relatives aux marchés publics et aux partenariats public-privé. Nous considérons qu'un débat au Parlement est indispensable avant toute modification de ce cadre légal.

S'agissant du partenariat public-privé, un rapport publié la semaine dernière par la commission des lois du Sénat pointe les nombreux doutes que suscitent ce type de contrat et les dysfonctionnements qui les accompagnent. Il souligne notamment que de subsidiaire et dérogatoire, le contrat de partenariat public-privé est devenu depuis sa création en 2004 un outil contractuel parmi d'autres, concurrençant les marchés publics classiques ou les délégations de service public.

Nos collègues sénateurs signalent encore que, « sur le plan financier, le contrat de partenariat public-privé est une bombe à retardement budgétaire souvent ignorée par des arbitrages de court terme ».

La Cour des comptes a pour sa part émis des réserves concernant ce type de partenariat.

Par ailleurs, les contrats de partenariat public-privé sont conclus essentiellement avec de grands groupes. Les PME et les TPE y accèdent très difficilement.

Pour toutes ces raisons, il est nécessaire qu'un véritable débat dans l'enceinte du Parlement ait lieu pour étudier, évaluer et faire évoluer ces partenariats public-privé.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. L'article 27 me paraît au contraire indispensable : il a pour objet de transposer les deux directives européennes récentes en matière de marchés publics.

Le passage par une habilitation législative se justifie pour deux raisons.

D'une part, le délai particulièrement resserré de transposition – deux ans – milite pour un recours aux ordonnances d'autant plus que de nombreux textes réglementaires d'application sont appelés à être élaborés.

D'autre part, les directives en cause contiennent des dispositions particulières précises et techniques qui laissent peu de marges de manœuvre aux États membres. Les seules options qu'elles ouvrent n'offrent pas matière à discussion dans la mesure où elles concernent les dispositifs favorables aux entreprises, notamment aux PME, qui figurent déjà dans notre droit national et que nul ne songe à remettre en cause.

Quant aux partenariats public-privé, ils constituent des marchés publics au sens des directives européennes, ils ne sauraient donc être tenus à l'écart de l'effort de simplification et de clarification du droit de la commande publique.

Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Je voudrais tout d'abord vous donner acte, madame Bonneton, du fait que la catégorie particulière de marchés publics que sont les PPP mérite une réflexion extrêmement sérieuse et des mesures de rationalisation indispensables. Cela a été évoqué ces dernières semaines, notamment dans le débat public. Cette préoccupation est légitime et j'estime que nous devons l'avoir à l'esprit dans le travail de préparation des ordonnances auquel vous serez associée.

Toutefois, il est indispensable que nous nous donnions les moyens de transposer rapidement dans notre droit les directives européennes sur les marchés publics puisque, vous l'avez évoqué vous-même, elles permettent certaines avancées tout à fait importantes pour mieux prendre en compte les problématiques d'innovation et les problématiques sociales et environnementales dans le code des marchés publics et, accessoirement, pour simplifier et faciliter certaines procédures.

J'émet donc un avis défavorable à votre amendement car son adoption empêcherait une transposition sérieuse et rapide. En revanche, je fais mienne vos interrogations sur l'état actuel de la législation en matière de PPP.

(L'amendement n° 105 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Michèle Bonneton, pour soutenir l'amendement n° 106.

Mme Michèle Bonneton. Cet amendement vise à supprimer l'alinéa 3 consacré aux partenariats public-privé. L'argumentaire est le même que pour l'amendement précédent. Je concède qu'il est nécessaire de transposer rapidement les directives européennes dans le droit français.

(L'amendement n° 106, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 35.

Mme Laure de La Raudière. Je le retire au profit de l'amendement n° 36, monsieur le président.

(L'amendement n° 35 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 87.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Cet amendement vise à préciser que l'unification et la rationalisation du droit de la commande publique se feront en fonction des spécificités de chacune des personnes morales concernées.

(L'amendement n° 87, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 36.

Mme Laure de La Raudière. L'adoption de l'amendement n° 87 fait paraître mon amendement n° 36 redondant. Il vise le même objectif et j'aimerais que M. le ministre me précise s'il sera satisfait par la rédaction de l'ordonnance, notamment pour ce qui est des services spéciaux qui ont un régime de commandes publiques spécifique, question que nous avons évoquée en commission.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Je vous le confirme, madame la députée.

(L'amendement n° 36 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 33.

Mme Laure de La Raudière. Les règles des marchés publics ont besoin d'être rénovées pour faciliter l'adoption de services innovants par l'administration dès lors que ceux-ci sont proposés en l'absence de concurrents sur le marché, quelques fois par des entreprises ayant moins d'un an.

En commission, il a été indiqué qu'un décret devrait prochainement traiter de ce sujet. Les députés UMP aimeraient avoir des garanties de la part du Gouvernement. Ils souhaitent que l'objectif de l'adoption de services innovants par l'administration soit précisé dans la loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Ces dispositions seront effectives prochainement puisqu'elles doivent être transposées par un décret actuellement soumis à l'examen du Conseil d'État. Il devrait entrer en vigueur le 1^{er} octobre 2014. Votre amendement est donc satisfait.

Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. L'amendement est satisfait. Avis défavorable également.

(L'amendement n° 33 n'est pas adopté.)

(L'article 27, amendé, est adopté.)

Articles 28 et 29

(Les articles 28 et 29 sont successivement adoptés.)

Article 30

(L'article 30 n'est pas adopté.)

Après l'article 30

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau, pour soutenir l'amendement n° 128.

M. Jean-Charles Taugourdeau. J'ai déjà eu l'occasion de présenter un amendement analogue : il avait fait l'unanimité sur nos bancs mais, m'avait-on expliqué, ce n'était pas le bon moment pour l'adopter. Peut-être est-ce le bon moment aujourd'hui ? Ou bien trouvera-t-il sa place dans le projet de loi de M. Montebourg qui prévoit, entre autres, de supprimer certaines professions réglementées, du moins certaines professions à monopole ?

Il porte sur le mandataire liquidateur, qui est un auxiliaire extérieur de justice. Nommé par le tribunal, il a pour charge d'effectuer les opérations de liquidation et éventuellement de poursuivre un dirigeant. Il bénéficie de la pleine confiance des juges dans les comptes qu'il établit et les opérations qu'il mène.

Or la situation de monopole des mandataires judiciaires place cette profession face à de nombreuses difficultés. En effet, on dénombre 310 liquidateurs pour 60 000 liquidations par an – je rappelle que vous avez voté en début d'année une loi contre le cumul des mandats. Chaque liquidateur a ainsi à gérer 200 à 300 liquidations par an, à travers des procédures qui s'étalent sur plusieurs années.

Simplifier la vie des entreprises, c'est aussi empêcher qu'elles ne soient détruites un peu trop facilement. Il serait bon de mettre fin à ce monopole.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Je comprends qu'il s'agit d'un amendement d'appel puisque votre exposé sommaire indique qu'il vise à engager une réflexion. Il ne vous a pas échappé que le ministre de l'économie Arnaud Montebourg a évoqué le 10 juillet dernier l'idée de faire évoluer la législation concernant certaines professions réglementées. Il a par ailleurs saisi, le 3 juin 2014, l'Autorité de la concurrence à propos de la pertinence d'une plus grande ouverture de certaines de ces professions à la concurrence ainsi que de la question de leurs tarifs.

Nous aurons ainsi l'occasion de débattre de ce sujet dans les mois qui viennent. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, *secrétaire d'État*. Même avis.

(*L'amendement n° 128 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 45 rectifié.

Mme Laure de La Raudière. Cet amendement porte sur la procédure de l'aval. Nous l'avons déjà évoqué en commission mais je n'ai pas été convaincue par les arguments avancés : je souhaite être tenace sur cette question.

L'aval est une garantie personnelle donnée par un débiteur au profit d'un créancier professionnel, habituellement un établissement bancaire, ayant pour support un effet de commerce ou un chèque.

L'absence de formalisme de l'aval le rend pratique d'utilisation mais expose le donneur d'aval à un défaut d'information sur la nature exacte et les conséquences de son engagement. Le donneur d'aval signe un bon pour aval sans être totalement informé des conséquences de son acte, notamment sur son patrimoine personnel, lorsqu'il s'agit d'un chef d'entreprise qui s'engage sur une somme due par son entreprise. C'est là que réside toute la difficulté.

Notre amendement propose de consacrer une obligation d'information à la charge de la banque en imposant très simplement la rédaction d'une mention manuscrite sur le chèque ou l'effet de commerce attirant l'attention du donneur d'aval.

Cette modification, extrêmement simple, permettra à certains chefs d'entreprise qui ne sont pas au courant de l'exposition de leur patrimoine d'être tenus informés, donc d'être protégés. À la demande de la banque, les personnes devront faire précéder leur signature de la mention : « Bon pour aval sur mes biens personnels ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Laure de La Raudière. Circulez, il n'y a rien à voir !

Mme Sophie Errante, *rapporteuse*. Absolument pas, madame de la Raudière.

Avis défavorable. Cet amendement ajoute des éléments à la procédure de l'aval et laisse entendre que les professionnels avertis, qui donnent leur aval, ne sont pas conscients de la valeur de leur signature.

Mme Laure de La Raudière. Nous ne sommes pas d'accord sur ce point !

Mme Sophie Errante, *rapporteuse*. Le problème n'est pas tant d'ajouter une information que d'accompagner et de former les chefs d'entreprise.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, *secrétaire d'État*. En commission, lorsque nous avons évoqué cet amendement, les avis étaient très partagés sur tous les bancs. Certains intervenants ont considéré qu'il ne s'agissait pas là d'une mesure de simplification.

Avis défavorable.

(*L'amendement n° 45 rectifié n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau, pour soutenir l'amendement n° 130.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Simplifier la vie des entreprises, c'est aussi leur faciliter un accès au financement, surtout lorsqu'elles ont des problèmes. Il n'est pas rare qu'un artisan, sur vingt années d'exploitation, ait fait gagner à une banque 50 000 euros de frais financiers. Il n'est pas rare non plus que des artisans se voient refuser des financements, même de 10 000 à 15 000 euros.

Par cet amendement, je propose que les banques soient tenues d'accorder à une entreprise un crédit équivalant à la moitié du montant des frais financiers qu'elle aurait fait gagner à l'établissement. Cela les obligerait à placer ces sommes dans des fonds de placement un peu plus sûrs que ceux dont nous avons entendu parler récemment.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, *rapporteuse*. Si l'on peut comprendre l'aspect moral de l'amendement – l'idée serait d'obliger les banques à prêter à leurs clients au moins la moitié de ce qu'ils leur ont rapporté –, le droit et la morale sont parfois deux choses différentes. Cet amendement est juridiquement inapplicable car l'obligation d'accorder un crédit serait contraire à la liberté d'entreprendre. Par ailleurs, les banques doivent parfois refuser d'accorder un crédit pour éviter de voir leur responsabilité engagée pour soutien abusif. Comment l'obligation d'accorder un crédit s'articulerait-elle avec cette interdiction ? L'amendement utilise également des notions juridiques floues telles que la « situation de fragilités financières ». Cet amendement, inapplicable juridiquement, constitue donc un simple amendement d'appel et d'alerte, qui ne doit pas être adopté. J'émetts un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, *secrétaire d'État*. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau.

M. Jean-Charles Taugourdeau. J'ai beaucoup de mal à entendre dans cet hémicycle des arguments tels que « Juridiquement, c'est compliqué » : je croyais que c'était nous qui faisons la loi !

(*L'amendement n° 130 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau, pour soutenir l'amendement n° 129.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Dans un contexte de crise économique, il est nécessaire de rétablir le lien social entre les établissements financiers et les entreprises. Il me semblerait normal, lorsqu'une banque refuse un prêt à un chef d'entreprise au risque d'entraîner la disparition de celle-ci, qu'elle reçoive en comité de prêt ce chef d'entreprise. On dit qu'il faut remettre l'homme au cœur du système :...

M. Jacques Cresta. Ça dépend du système !

M. Jean-Charles Taugourdeau. ...j'attends de voir ce que va dire la majorité sur ce point, parce que nous entendons souvent cette phrase ! Il ne me paraîtrait pas anormal que le comité de prêt, qu'on éloigne de plus en plus de l'entrepreneur, reçoive ce dernier et l'écoute.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Je pense qu'il s'agit là aussi d'un amendement d'appel à destination du monde bancaire, que nous souhaitons tous plus humain. Il n'a naturellement pas vocation à être adopté, d'autant que sur un plan plus juridique, les établissements de crédit sont déjà soumis à un devoir général d'information et de conseil à l'égard de leur clientèle. J'émet donc un avis défavorable.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Recevoir quelqu'un ou l'informer, ce n'est pas la même chose !

(L'amendement n° 129, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Alain Fauré, pour soutenir l'amendement n° 86.

M. Alain Fauré. Cet amendement a pour objectif d'accompagner les personnes en situation difficile, pour des raisons de santé notamment, afin de leur permettre d'accéder au crédit sans être matraquées par des assurances trop élevées ou se voir refuser des assurances pour les accompagner dans leur besoin de financement. Le parcours d'une vie peut être long et chaotique et la maladie se développe aujourd'hui, notamment les cancers. Les risques se sont aggravés : ils sont passés de 10 % à 14 %. Certains de nos concitoyens, souhaitant acheter leur maison ou contracter des prêts pour gérer leur entreprise, dès lors qu'ils ont été atteints d'un cancer ou de toute autre maladie grave, se voient refuser l'accès à ce crédit, ou bien ne peuvent pas bénéficier de cette assurance, augmentant d'autant leur risque. Nous assistons là une double sanction : sanction de la maladie et sanction liée à la non-possibilité de gérer des activités, des entreprises. C'est regrettable parce que ces personnes contribuent à alimenter l'activité économique par des constructions de maison en cas de prêt à titre personnel. Elles ne peuvent accéder qu'à des crédits à risque très élevé dès lors qu'elles sont chefs d'entreprise et font appel aux banques pour emprunter ; je souhaite donc que l'on puisse répondre cette question. Cet amendement, qui pourrait être qualifié d'amendement d'appel, peut aussi trouver sa place à l'article 30.

Mme Chantal Guittet. Très bon amendement !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. C'est un très bon amendement, effectivement, qui soulève un vrai sujet faisant écho à l'annonce faite en Conseil des ministres du 5 février dernier, mais qui, modifiant le code de la santé publique, aurait davantage sa place lors de la discussion du projet de loi santé, qui sera présenté au Conseil des ministres en septembre prochain.

Mme Véronique Louwagie. On s'en rappellera !

Mme Sophie Errante, rapporteure. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'émet un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Alain Fauré.

M. Alain Fauré. Je le représenterai dans un deuxième temps, au moment opportun ; mais je tenais à sensibiliser, par cet amendement, tant le Gouvernement que mes collègues députés.

(L'amendement n° 86 est retiré.)

Mme Chantal Guittet. Dommage !

M. Jean-Charles Taugourdeau. J'ai demandé la parole !

M. le président. Certes, mais vous ne pouvez pas intervenir sur un amendement qui a été retiré !

(L'article 31 est adopté.)

Après l'article 31

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 88.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Cet amendement a pour objet d'habiliter le Gouvernement à prendre des mesures de simplification dans le secteur touristique. Il s'agit de mesures importantes prévoyant l'amélioration du cadre réglementaire précisant notamment les modalités de location et d'hébergement touristiques par des non professionnels, la mise en cohérence et la clarification des dispositions relatives à l'accessibilité, à la préservation de l'environnement et à la sécurité applicable aux hébergements et sites touristiques, la mise en œuvre de mesures pour favoriser l'accessibilité de certains espaces culturels par des moyens de transport écologiques et la création et la mise en œuvre d'un règlement sanitaire national unique applicable aux différents types d'hébergement.

Ces mesures répondent à un besoin de simplification exprimé unanimement lors des récentes Assises du tourisme, lancées en novembre 2013 par Sylvia Pinel et auxquelles ont assisté plus de quatre cents participants issus du secteur public ou privé, qui se sont régulièrement réunis en ateliers entre novembre 2013 et avril 2014. Le présent amendement vise donc à donner la possibilité au Gouvernement de prendre les ordonnances en application de ces Assises : là encore, les parlementaires qui s'intéressent à ces questions peuvent être associés à la rédaction de ces ordonnances.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Favorable.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Au travers de cet amendement, on comprend que le secteur du tourisme a un vrai besoin de simplification. Dans le cadre des Assises du tourisme, il y a eu plusieurs réunions, et toutes ont donné lieu à une demande unanime de simplification ; une centaine de mesures ont été recensées, dont un grand nombre peuvent être couvertes par les dispositions prévues dans ce projet de loi. Vous avez évoqué quatre cents participants à ces réunions, monsieur le secrétaire d'État, et des mesures importantes, mais aujourd'hui finalement, on ne nous donne que les grandes orientations : l'amélioration du cadre réglementaire précisant les modalités de location d'hébergements touristiques, la mise en cohérence et la clarification de certaines dispositions relatives à l'accessibilité, à la préservation de l'environnement et à la sécurité – seulement des grandes lignes.

Il est quand même regrettable qu'à ce moment de la discussion, s'agissant d'un secteur très important pour notre activité économique, vous fassiez état d'un nombre de mesures que vous identifiez vous-même – une centaine –, dont beaucoup sont couvertes par ces dispositions, et que, alors que vous semblez dire que les travaux ont avancé, vous nous demandiez finalement de vous donner un chèque en blanc. Il est tout aussi regrettable que le Parlement ne puisse pas être saisi, même si vous évoquez la possibilité d'associer

les parlementaires ou de créer des groupes de travail. Ce n'est pas du tout la même chose ! Je pense que le Parlement pourrait être associé d'une autre manière.

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Juste une remarque : je constate que le cinquième point de cet article additionnel correspond exactement à l'amendement rédigé par Jeanine Dubié que j'ai défendu tout à l'heure, qui avait soulevé la problématique des normes applicables aux terrains de camping.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Ce n'est pas le même article !

M. Joël Giraud. Il eût été plus simple tout à l'heure, plutôt que de donner un avis défavorable, de dire qu'il était satisfait par cet amendement : cela aurait été plus correct. Excusez-moi, j'ai été habitué lors de l'examen des lois sur l'économie sociale et solidaire et sur la réforme ferroviaire à d'autres types de relations ; je pense que cela aurait été plus correct.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Laurent.

M. Jean-Luc Laurent. Monsieur le secrétaire d'État, je souscris pleinement au projet de loi et à la nécessité de la simplification. Je m'inscris dans l'ensemble des propositions que vous nous avez présentées et que j'ai votées. Cela étant, ce nouvel article additionnel introduit par amendement du Gouvernement ajoute une nouvelle ordonnance. Je n'ai rien contre le recours aux ordonnances pour accélérer les procédures et pour les mettre en place ; mais vous-même, monsieur le secrétaire d'État, venez d'indiquer que les parlementaires qui le souhaiteraient pourraient être informés des dispositions concrètes qui seraient prises. Je souhaite pour ma part, puisque nous avons une commission spéciale et que différentes ordonnances prévues dans ce projet de loi peuvent relever de différentes commissions permanentes de l'Assemblée, que les modalités d'une information avant publication des ordonnances puissent être organisées, comme cela a été le cas sur les ordonnances logement dont nous avons reparlé pour les prolonger aujourd'hui. Telle est la demande que je formule, monsieur le secrétaire d'État.

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Je n'ai pas eu le temps en début de séance de rappeler ce qu'avait dit le ministre des affaires étrangères, Laurent Fabius, qui a déclaré que le touriste qui trouve porte close le dimanche ou à dix-neuf heures n'attend pas le jeudi suivant. La logique est simple : un touriste mécontent est un touriste qui ne revient pas. Dans les ordonnances que vous allez prendre en faveur du tourisme, j'espère que vous n'oublierez pas la possibilité pour les touristes de faire leurs courses, que ce soit le dimanche, le soir et même la nuit. Certains milliardaires atterrissent à Roissy le soir et repartent le lendemain matin : vous savez bien qu'ils aimeraient faire leurs courses à Paris mais ne peuvent pas les faire.

M. Jean-Luc Laurent. Nous pensons à d'autres personnes que les milliardaires !

M. Jean-Charles Taugourdeau. Certes, mais si la France est le premier pays visité au monde, vous savez très bien qu'il n'est que le quatrième ou cinquième en termes d'euros dépensés par touriste. Alors arrêtons de nous voiler la face : c'est quand même à chaque fois l'interdiction de travailler qui fait que l'économie française ne s'en sort pas !

Mme Chantal Guittet. Les milliardaires ne travaillent pas, ils ont le temps !

M. le président. La parole est à Mme la présidente de la commission spéciale.

Mme Françoise Descamps-Crosnier, présidente de la commission spéciale. Pour faire suite à l'intervention de mon collègue Laurent, je voudrais dire que la proposition du secrétaire d'État va plus loin qu'une simple information avant publication puisque sa proposition est véritablement collaborative. Il faut trouver les modalités de travail avec les parlementaires mais, en tant que présidente de la commission spéciale, je m'engage à trouver les moyens de discussion et de travail avec le secrétaire d'État et les services pour permettre un travail de coopération et de quasi co-élaboration des ordonnances, surtout celles qui ont des objectifs beaucoup plus larges. Nous avons nous aussi des questions à poser et donc un travail à faire sur le contenu même.

M. le président. La parole est à Mme Monique Rabin.

Mme Monique Rabin. Si je comprends bien, il s'agit désormais, à la suite des engagements pris par le Gouvernement la semaine dernière par la voix de Christian Eckert, d'avancer très vite sur le secteur du tourisme, notamment les mesures larges issues des Assises du tourisme ainsi que les mesures plus restreintes sur la fiscalité touristique. Il s'agit là d'un texte d'habilitation globale qui nous permettra d'aller très vite. Je crois pouvoir dire ici que des réunions interministérielles ont déjà eu lieu cette semaine, d'autres auront lieu la semaine prochaine ; nous fixons le cadre, mais je sais que tous les députés qui le souhaitent peuvent être associés.

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière.

Mme Laure de La Raudière. Je commence à être très inquiète, monsieur le président, de la façon dont va se dérouler l'examen des futures lois de simplification. J'ai l'impression qu'on est en train d'inventer un nouveau mode de travail avec le Parlement et qu'il est en train de s'institutionnaliser : finalement, on habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnances sans avoir d'étude d'impact précise puisqu'on vient seulement de prendre connaissance de cet amendement qui n'a pas été vu en commission, et qui n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact au titre du projet de loi. Ensuite, M. le secrétaire d'État – en toute bonne foi et en toute sincérité, je n'en doute pas – dit que l'on va associer les parlementaires aux ordonnances – eh bien non ! Si c'est pour associer les parlementaires aux ordonnances, on en débat dans l'hémicycle, bien évidemment, car c'est le lieu de notre travail !

M. Jean-Luc Laurent. Vous n'allez pas vous plaindre des institutions de la Ve République, quand même !

Mme Laure de La Raudière. Je trouve que la démarche que vous nous proposez aujourd'hui est ahurissante ! Ce n'est pas normal ! S'il y a le temps pour trouver des parlementaires pour travailler avec vous, cet hémicycle est le lieu pour travailler sur le fond ! Pourquoi pas un projet de loi tourisme ? Deux de nos collègues, au sein de la commission des affaires économiques, sont en train de travailler sur le tourisme et ses enjeux à l'heure du numérique. Sur le tourisme, nous avons matière à travailler avec vous, dans cet hémicycle !

Je trouve ahurissant qu'au fur et à mesure des articles, on découvre dans cette loi de simplification de nouvelles ordonnances, dans de nouveaux domaines qui n'étaient pas encore abordés dans le projet. Je m'inquiète beaucoup de la tournure

que prend la discussion. Je ne doute pas de votre sincérité, monsieur le secrétaire d'État, mais si vous entendez vous concerter avec des parlementaires, le débat doit se dérouler ici-même, maintenant, pas à l'occasion d'un travail ultérieur, sur une ordonnance, avec des parlementaires réunis avec vous.

(L'amendement n° 88 est adopté.)

Article 32

M. le président. La parole est à Mme Sophie Errante, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 126.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 126, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Errante, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 127.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 127, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Errante, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 131.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 131, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 32, amendé, est adopté.)

Article 33

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 140.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Il s'agit de supprimer le recours à un texte réglementaire sans aucune valeur ajoutée. Les tarifs de la taxe de l'aviation civile sont actualisés par référence au taux prévisionnel de croissance de l'indice des prix à la consommation hors tabac, et le pouvoir réglementaire ne dispose d'aucune marge de manœuvre dans la fixation de ces tarifs. Ces derniers sont déjà connus lors de l'élaboration de la loi de finances de l'année. Les tarifs actualisés sont portés à la connaissance de chacun par la mise à jour du code général des impôts. Par conséquent, cet amendement vise à simplifier la procédure d'actualisation de cette taxe en supprimant un arrêté sans utilité réelle.

(L'amendement n° 140, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Errante, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 109.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 109, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 52.

Mme Laure de La Raudière. Il est défendu.

(L'amendement n° 52, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 33, amendé, est adopté.)

Article 34

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 51 et 114 rectifié.

La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour soutenir l'amendement n° 51.

Mme Laure de La Raudière. Il s'agit d'un amendement d'harmonisation rédactionnelle avec la loi relative à la consommation du 17 mars dernier.

M. le président. La parole est à M. Meyer Habib, pour soutenir l'amendement n° 114 rectifié.

M. Meyer Habib. Il s'agit d'un amendement purement rédactionnel qui vise à harmoniser l'article L. 121-87 du code de la consommation avec la loi relative à la consommation du 17 mars dernier qui a modifié la formulation des coordonnées téléphoniques et électroniques.

(Les amendements identiques n° 51 et 114 rectifié, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)

(L'article 34, amendé, est adopté.)

Après l'article 34

M. le président. Nous en venons aux amendements portant articles additionnels après l'article 34.

La parole est à Mme Annick Le Loch, pour soutenir l'amendement n° 135.

Mme Annick Le Loch. Cet amendement vise à modifier l'article L. 211-23 du code du tourisme.

Nous avons rencontré récemment, dans le cadre d'auditions sur le tourisme, des acteurs du secteur du voyage. Il s'agit de renforcer la protection des consommateurs qui peuvent être victimes d'opérateurs de voyage peu scrupuleux. En cas de non-respect des dispositions du code du tourisme, les enquêteurs de la direction de la concurrence, de la consommation et de la répression de fraudes pourraient leur infliger des amendes administratives qui sont plus efficaces car plus rapides que des procédures pénales. L'amende est prononcée dans les conditions prévues à l'article L. 141-1-2 du code de la consommation.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Sagesse.

(L'amendement n° 135 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 120 rectifié.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Cet amendement vise à ratifier deux ordonnances pour adapter les dispositions du code du commerce qui n'étaient pas applicables en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna. Il est important de procéder rapidement à la ratification de ces ordonnances, car le Gouvernement dispose d'un délai expirant le 7 octobre 2014 pour la première et le 30 novembre 2014 pour la seconde. Ces dispositions ont été prises en concertation avec la Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Sophie Errante, rapporteure. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau.

M. Jean-Charles Taugourdeau. M. le secrétaire d'État considère qu'il faudrait procéder rapidement à la ratification d'ordonnances concernant Wallis-et-Futuna et la Nouvelle-Calédonie. Il serait bon qu'il fasse de même s'agissant de la métropole, car il est clair que les ordonnances qui ne paraîtront que dans dix-huit mois ne constitueront pas un choc de simplification.

(L'amendement n° 120 rectifié est adopté.)

Article 35

(L'article 35 est adopté.)

Article 36

M. le président. La parole est à Mme Sophie Errante, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 121.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Amendement de coordination.

(L'amendement n° 121, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 151.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Amendement de coordination.

(L'amendement n° 151, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Errante, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 123.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 123, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Errante, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 124.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 124, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Errante, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 125.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 125, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 36, amendé, est adopté.)

Article 37

(L'article 37 est adopté.)

EXPLICATIONS DE VOTE

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Joël Giraud, pour le groupe radical, républicain, démocrate et progressiste.

M. Joël Giraud. Compte tenu de la manière dont se sont déroulés les débats, notamment l'examen des amendements, le groupe RRDP, qui regardait pourtant ce projet de loi d'un bon œil, s'abstiendra.

M. le président. La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

Mme Laure de La Raudière. Bien entendu, nous soutenons certaines des mesures de ce texte qui vise à simplifier la vie des entreprises. Toutefois, nous avons noté un recours extrêmement important aux ordonnances, pas toujours justifié.

Par ailleurs, sous certains aspects, ce texte simplifie davantage la vie de l'administration que celle des entreprises, tandis que certaines mesures ne sont pas du tout des mesures de simplification.

En définitive, nous pensons que le Gouvernement ne va pas assez loin dans la simplification de la vie des entreprises et l'on ne sait pas précisément quel sera le montant de la baisse du coût administratif pour les entreprises. Aussi le groupe UMP s'abstiendra-t-il sur ce texte.

M. le président. La parole est à M. Alain Fauré, pour le groupe socialiste, républicain et citoyen.

M. Alain Fauré. Le groupe SRC votera, bien entendu, l'acte IV de la simplification. Nous nous réjouissons de franchir ces étapes qui marquent une simplification progressive bénéfique pour nos entreprises, pour notre pays et plus globalement pour l'économie.

M. le président. La parole est à Mme Michèle Bonneton, pour le groupe écologiste.

Mme Michèle Bonneton. Comme je l'ai dit tout à l'heure lors de la discussion générale, tout cela a été fait très rapidement. En outre, nous avons obtenu très peu de réponses quant aux moyens qui seront donnés à l'administration pour faire face à la surcharge de travail qu'induiront pour elle les dispositions de ce texte.

Par ailleurs, nous n'avons guère obtenu satisfaction en matière de simplification de la réglementation applicable aux énergies renouvelables, surtout l'énergie éolienne, et nous avons obtenu très peu d'engagements quant aux dommages causés par les motoneiges en altitude en dehors des heures d'ouverture des pistes et quant aux marchés publics, notamment les partenariats public-privé.

Nous avons donc le sentiment que tout cela a été fait un peu rapidement. Nous souhaiterions que les lois à venir en matière de simplification soient étudiées de façon plus approfondie et nous souhaiterions y apporter des précisions et des éléments complémentaires, afin qu'elles ne soient pas trop vagues.

Néanmoins, nous pensons qu'il est absolument indispensable de s'engager sur la voie de la simplification et nous voterons ce texte.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Brottes, pour un rappel au règlement.

M. François Brottes. J'ai bien compris que M. Giraud ne souhaitait pas confondre vitesse et simplification.

La véhémence de Mme de La Raudière m'a rappelé que, sous la législature précédente, notre assemblée avait voté trois pavés, la loi de simplification Warsmann, préparée sans aucune concertation. Ces textes, qui avaient été traités par des bureaux d'études extérieurs et non par les administrateurs de l'Assemblée, visaient théoriquement à simplifier le droit à droit constant. Or, au fur et à mesure de l'analyse de ces dispositions, on s'est aperçu que ce n'était pas le cas.

Depuis que Thierry Mandon est secrétaire d'État et même lorsqu'il était député, la concertation et la transparence sont de mise sur ces sujets. Effectivement, grâce aux ordonnances, le Gouvernement a la possibilité d'aller plus vite, mais il le fait en associant l'ensemble des acteurs, y compris les parlementaires. La méthode est beaucoup plus claire et beaucoup plus saine que celle qui avait été employée par notre collègue Warsmann.

Madame de La Raudière, je vous enverrai la copie de ces textes. Vous verrez que nous aurions eu de bonnes raisons d'exprimer notre colère avec véhémence comme vous venez de le faire à l'instant.

Mme Laure de La Raudière. Je l'ai fait aujourd'hui comme je l'aurais fait hier !

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Sophie Errante, rapporteure. Mes chers collègues, je tiens à vous remercier pour avoir voté ce texte. Je remercie également les services et le personnel administratif, qui ont dû travailler en peu de temps, y compris le week-end du 14 juillet. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. Je veux remercier Mme la présidente et Mme la rapporteure de la commission spéciale pour le travail remarquable qu'elles ont accompli en peu de temps avec l'ensemble des membres de la commission présents sur tous ces bancs.

Comme je l'ai dit cet après-midi, la simplification est le début d'une longue marche. Les pays qui l'ont commencée il y a une dizaine d'années – que l'on aime citer comme modèles : la Grande-Bretagne, l'Allemagne et les Pays-Bas – ne l'ont pas achevée.

Pour que les choses avancent sur ces sujets, il faut prendre en compte deux facteurs clé. Quelles que soient nos oppositions, il faut chercher à se rassembler sur l'essentiel, car il y va de la compétitivité globale de nos entreprises et du pays. De ce point de vue, une fois que les amendements qui relèvent d'autres discussions ou de discussions en cours, comme ceux relatifs aux seuils, ont été écartés, il me semble que notre discussion collective a permis d'avancer.

Deux avancées issues de notre discussion me paraissent très importantes, même si elles ne sont pas issues d'amendements parlementaires. D'abord, une mission parlementaire d'une durée maximum de six mois pourrait être confiée à deux parlementaires de votre assemblée, un de la majorité et un de l'opposition, sur les relations entre l'Urssaf et les entreprises. Cette mission pourrait proposer un train de mesures qui satisferaient grandement un certain nombre d'entreprises. Ensuite, j'ai bien entendu les appels répétés de Mme Bonneton en faveur de la simplification d'un certain nombre de dispositifs relatifs à l'énergie éolienne. Il y a là des pistes de travail pour nous.

J'ai évoqué, à plusieurs reprises, la nécessité de trouver un mode nouveau d'élaboration des ordonnances. J'insiste sur ce point, car je reste persuadé que celles-ci n'impliquent pas forcément un dessaisissement du Parlement. Elles peuvent, au contraire, donner lieu à un travail inventif entre le Parlement et le pouvoir exécutif. C'est l'engagement que je prends devant votre assemblée.

Encore merci à toutes et à tous pour votre participation à ce débat. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures quarante-cinq, est reprise à vingt-trois heures cinquante.)

M. le président. La séance est reprise.

2

INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Deuxième lecture

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion en deuxième lecture de la proposition de loi, modifiée par le Sénat, facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public (n^{os} 1995, 2040).

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Alain Leboeuf, pour un rappel au règlement.

M. Alain Leboeuf. Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 58, alinéa 1^{er}, de notre règlement. Je veux dire en effet que je suis désolé de voir commencer un tel débat à cette heure avancée.

C'est un manque de correction. Même s'il a été demandé un vote conforme, il faut, madame la secrétaire d'État chargée du commerce, que vous puissiez nous entendre sur ce sujet qui nous intéresse tous : un débat est encore nécessaire, pour améliorer le texte. Rappelez-vous le sens de mon intervention en première lecture. Encore une fois, je suis vraiment désolé qu'on entame l'examen d'un tel texte à cette heure de la nuit.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Je voudrais dire deux mots à notre nouveau collègue. C'est une tradition dans cette maison de travailler tard, et il n'est pas très tard.

Par ailleurs, il vaut mieux recharger ses batteries la nuit : c'est beaucoup plus vertueux que de le faire le jour, puisqu'il y a abondance d'énergie la nuit. *(Sourires.)*

M. Jean-Luc Laurent. Excellent !

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. En tout état de cause, plus sérieusement, nous sommes au bout du chemin : le débat a largement eu lieu, nous allons vers un vote conforme. Le président peut rester jusqu'à une heure et demie ou deux heures, il en a l'habitude : vous aurez donc le temps de vous exprimer. Ne nous crispions pas au début de la discussion, pour un texte qui n'est pas très épais, même si la rapporteure a essayé de lui donner plus de densité qu'il n'en avait au départ.

PRÉSENTATION

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire. Monsieur le président, monsieur le président de la commission des affaires économiques, madame la rapporteure, mesdames, messieurs les députés, l'inventeur du vocabulaire de l'électricité, André-Marie Ampère, mathématicien, physicien, philosophe et chimiste, né à la fin du XVIII^e siècle, a donné son nom à l'unité internationale de l'intensité du courant électrique ; nous lui devons aussi les mots de « tension » et de « courant ».

Nous allons donc, ce soir, essayer de maintenir notre attention, d'être au courant et performants. *(Sourires.)*

Avec entre autres l'italien Alessandro Volta et sa pile électrique, il est l'une des figures fortes qui marquent la longue histoire de l'électricité. Cette histoire, cette révolution, qui a déjà plusieurs siècles, est loin d'être terminée ; en effet, au XXI^e siècle, encore et plus que jamais, l'électricité est une source riche de possibilités et d'opportunités pour notre société, pour nos industries et pour tous nos concitoyens.

Avec le véhicule électrique, une véritable révolution est en route. Sur le plan industriel, un seul chiffre suffit à s'en convaincre : 35 millions.

Oui, 35 millions : c'est à ce niveau que sont estimées les ventes mondiales de véhicules dotés d'une technologie électrique en 2022 dans le monde. Nous avons cet objectif. Ce marché très important représenté pour nos champions nationaux une opportunité de se développer et de créer des emplois industriels en France.

Cette révolution des transports sans émission et sans nuisance sonore, c'est aussi une société plus respectueuse de son environnement. C'est essentiel pour combattre le changement climatique. C'est crucial pour développer notre souveraineté énergétique et réduire notre dépendance aux ressources fossiles.

Cette révolution, c'est aussi et surtout une société plus juste socialement, puisqu'elle permettra à nos concitoyens aux revenus les plus modestes de se déplacer à moindre coût. Le plein à deux euros sera une réalité. Et nous travaillons avec nos industriels, notamment sur les batteries, pour faire baisser le coût de l'investissement initial afin de le rendre plus accessible.

Cette révolution est enfin une révolution sociétale profonde : le véhicule électrique va changer nos villes et nos vies, en s'inscrivant directement dans le changement de société que nous appelons de nos vœux.

Jean Jaurès disait qu'il fallait faire des « efforts incessants d'invention » – je cite Jean Jaurès parce que je sais que le président Brottes tient beaucoup à sa mémoire.

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Je ne savais pas qu'il avait un véhicule électrique ! *(Sourires.)*

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Mais vous saurez, monsieur le président, que comme tous les habitants de Midi-Pyrénées, il était ingénieux.

Notre pays est un pays d'invention et il constitue déjà le premier marché d'Europe pour les véhicules électriques et hybrides de nouvelle génération. C'est un marché dynamique, puisque, de 2012 à 2013, il a augmenté de 50 %.

Nos constructeurs ont pris une avance technologique reconnue et ils produisent des véhicules sur le territoire national. Renault produit d'ores et déjà la Zoé dans son usine de Flins et Arnaud Montebourg ne manque pas de se féliciter des performances de ce véhicule. Renault va lancer la production des moteurs électriques dans son usine de Cléon en Haute-Normandie.

J'étais d'ailleurs au marché de Rungis il y a quelques semaines, et grâce à un partenariat entre la Semmaris, Renault et la ville de Paris, la voiture électrique Zoé va desservir l'ensemble de ce marché, ce qui va permettre de sensibiliser des entreprises, des clients et de nombreux commerçants.

Un autre exemple enfin : Vincent Bolloré produit ses batteries à Ergué-Gabéric en Bretagne et il envisage de produire prochainement ses Bluecar dans l'usine de Renault Alpine à Dieppe. L'ensemble de notre territoire est concerné.

Nous avons toutes les cartes en main pour faire de la France un champion européen et mondial de l'électromobilité. Nous devons donc être au rendez-vous et actionner les leviers pour développer la mobilité électrique et nous en faire les ambassadeurs.

Aux côtés des industriels et des collectivités, l'État joue déjà et continuera à jouer pleinement son rôle pour conforter la place de leader de notre pays et de notre industrie dans ce développement.

Nous soutenons tout d'abord le développement de la demande, grâce à deux leviers : l'aide à l'achat et la commande publique.

Le bonus écologique a été consolidé à 6 300 euros. Nous avons simplifié fin juin le décret sur le bonus-malus.

Nous avons également réorienté la commande de véhicules de l'État, pour qu'elle aille au minimum à 25 % vers les véhicules électriques et hybrides. Cet objectif a déjà été dépassé, puisque nous atteignons les 30 %.

Nous soutenons par ailleurs le développement d'une offre à la fois plus économique et plus performante. Cet enjeu est notamment au cœur du plan industriel consacré à l'autonomie et la puissance des batteries. Nous partageons, avec les industriels, l'objectif d'augmenter de manière significative au cours des prochaines années l'autonomie des batteries, à prix constant, voire en légère diminution.

Le principal obstacle qui demeure, c'est la crainte de la difficulté à recharger les batteries. Les clients potentiels veulent pouvoir faire le plein facilement, chez eux, sur leur lieu de travail.

Mais nous ne partons pas de rien en la matière. Nous possédons déjà le plus ancien et le plus dense réseau d'Europe, avec plus de huit mille points de charge opérationnels ou programmés. La couverture actuelle doit beaucoup à l'effort conjugué des collectivités locales pionnières et de l'État qui soutient leurs initiatives à travers notre programme des investissements d'avenir. L'État couvre jusqu'à 50 % des coûts d'achat et d'installation des bornes. L'enveloppe globale consacrée à cette mesure est de 50 millions d'euros, dont près de 17 millions ont déjà été engagés.

Il est aujourd'hui urgent d'amplifier le réseau national d'infrastructures de recharge. Notre ambition est d'implanter une borne tous les soixante kilomètres. Pour cela, il faut accélérer la multiplication, sur la carte de France, des zones équipées par des bornes de charge normale, accélérée ou rapide, à l'initiative du public comme du privé. C'est dans cet esprit que nous avons décidé d'abaisser les seuils d'éligibilité prévus au dispositif d'aide pour le déploiement d'infrastructures de recharge de l'ADEME, afin d'élargir le cercle des collectivités éligibles, notamment, aux territoires les plus ruraux.

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques*. Très bien!

Mme Carole Delga, *secrétaire d'État*. Le seuil de deux cent mille habitants a été supprimé et remplacé par un seuil de densité fixé à une borne pour trois mille habitants.

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques*. Très bien!

Mme Carole Delga, *secrétaire d'État*. Ce n'est pas fini, monsieur le président de la commission. De façon complémentaire, il faut rapidement relier entre elles ces initiatives locales. C'est ce deuxième objectif interterritorial qui nécessite une intervention de l'État coordonnée avec les collectivités locales et qui justifie pleinement cette proposition de loi.

Votre proposition de loi, madame la rapporteure, chère Frédérique, permet concrètement d'exonérer du paiement de la redevance d'occupation du domaine public l'implantation de réseaux d'infrastructures de recharge de véhicules électriques, ayant une dimension nationale.

Ce texte présente l'avantage d'être pragmatique et opérationnel rapidement. Les collectivités locales concernées conserveront leur pouvoir d'autorisation d'occupation du domaine public, dans le cadre de la concertation prévue par le projet de loi. Chaque commune sera sollicitée par le ou les porteurs de projets, elle restera ainsi libre d'accepter ou de refuser l'implantation de la borne proposée.

Le financement reposera intégralement sur le ou les porteurs de projet. En contrepartie, la personne publique concernée devra ne pas prélever de redevance d'occupation.

L'État pourra exercer un contrôle, afin de s'assurer de la cohérence nationale des projets portés par les entreprises et consortiums privés et des initiatives locales. Après l'approbation des ministres chargés de l'industrie et de l'écologie, ces projets feront ensuite l'objet d'un accompagnement de l'État dans ses prérogatives régaliennes et, le cas échéant, en qualité d'investisseur avisé.

Ce texte, s'il est adopté, facilitera et simplifiera l'émergence d'un maillage national, ouvert sur l'Europe, pour compléter le maillage territorial de proximité, contribuer à la visibilité du réseau de recharge et dissiper les craintes de la difficulté à recharger les batteries.

Cette initiative parlementaire a donc le soutien plein et entier du Gouvernement.

Émile Zola anticipait, dans l'un de ses romans, qu'un jour l'électricité « circulerait dans les villes ». Pour nous, c'est le véhicule électrique qui va circuler dans les villes et partout ; ce sera aussi un véhicule de la ruralité. D'ailleurs, les premières ventes de la Renault Zoé démontrent que c'est majoritairement dans les villes de moins de cinquante mille habitants que les achats ont lieu.

Dès mes premières responsabilités politiques, en tant qu'élue rurale à Martres-Tolosane, j'ai toujours fait de la proximité, j'ai toujours fait de la France des territoires, la priorité, le fil rouge de mon engagement politique.

C'est pourquoi je tiens à saluer le fait que ce soit la présidente de l'Association nationale des élus de montagne qui soit à la manœuvre ; j'y suis particulièrement sensible.

Nous partageons la volonté de voir cette proposition de loi répondre aux besoins des territoires ruraux et de montagne. Ainsi, je formule le vœu que les débats de ce soir s'inscrivent dans cette lignée.

« Une révolution différée d'un jour ne se fait peut-être jamais » : nous ne reporterons donc pas à demain l'application de cette proposition de loi et nous allons y travailler de suite. Nous avons une chance historique de faire naître un réseau d'infrastructures de recharge national à même de répondre aux besoins de nos concitoyens. Ensemble, saisissons-la et convainquons les Français de franchir le cap de la mobilité électrique sur tout le territoire national, pour toutes et pour tous ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques*. Vous faites preuve d'une volonté sans borne qui vous honore!

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Massat, rapporteure de la commission des affaires économiques.

Mme Frédérique Massat, *rapporteure de la commission des affaires économiques*. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le président de la commission des affaires économiques, mes chers collègues, conciliant la protection de la qualité de l'air, le développement de filières industrielles novatrices et l'impératif de transition énergétique, le déploiement du véhicule électrique est un chantier d'intérêt national qui appelle une action rapide et efficace. C'est pourquoi le groupe majoritaire a décidé de prendre l'initiative sur ce sujet.

Par la voie d'une proposition de loi, nous avons souhaité mettre en place un cadre légal permettant le déploiement d'un réseau national d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public.

Déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale le 25 février 2014, cette proposition de loi a fait l'objet d'un examen en commission des affaires économiques le 15 avril. Elle a ensuite été adoptée en séance publique par notre assemblée le 6 mai. Voté par le Sénat le 6 juin dernier, ce texte a été voté conforme en commission des affaires économiques le 18 juin et, aujourd'hui, il nous revient en deuxième lecture. Nous constatons donc effectivement, chers collègues, que le débat a eu lieu en commission et en séance publique.

Ainsi que la rapidité du calendrier de la procédure législative le montre, ce texte est placé par le Gouvernement en haut de la liste des priorités et nous l'en remercions. Je remercie M. le ministre Arnaud Montebourg mais également Carole Delga ici présente pour avoir participé activement à ce travail législatif qui trouvera certainement – du moins le souhaitons-nous tous – son aboutissement aujourd'hui.

Que prévoit la présente proposition de loi ?

L'Assemblée nationale avait adopté en première lecture un dispositif clair et ciblé, organisé autour de deux axes.

Le texte donne la possibilité à un opérateur national de déployer un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur le domaine public dès lors que l'opération s'inscrit dans un projet « de dimension nationale ». Cet opérateur bénéficiera d'une exonération de redevance d'occupation du domaine public.

Ainsi que le précise le dernier alinéa de la proposition de loi, les modalités d'implantation du réseau d'infrastructures de recharge font l'objet d'une concertation entre l'opérateur national et les acteurs locaux concernés.

Le Sénat a précisé utilement certains points du texte.

Il a tout d'abord souhaité remanier le deuxième alinéa de la proposition de loi. Celui-ci définit désormais de façon exhaustive les deux critères qui permettent de considérer qu'un projet est de « dimension nationale » : un tel projet doit concerner au moins deux régions ; le nombre et la répartition des bornes à implanter « assurent un aménagement équilibré du territoire ».

Cet ajout est fidèle à l'intention initiale de l'Assemblée nationale. Prenant le relais des collectivités sur les territoires qui ne sont pas couverts, le réseau essentiel déployé par l'opérateur national sera un outil structurant pour permettre le déploiement en zone urbaine et rurale.

Le véhicule électrique constitue une alternative prometteuse, notamment – cela a été rappelé – pour les populations des zones rurales dépourvues de transports collectifs et qui effectuent de longs trajets quotidiens bien souvent entre le domicile et le travail, qui sont coûteux en carburant. Elles doivent donc être au centre de l'attention des futurs opérateurs nationaux.

Un tel ajout garantit par ailleurs la constitutionnalité du texte : le Gouvernement ne peut pas refuser d'approuver un projet valable pour des raisons qui ne seraient pas précisées dans la loi.

Le législateur se prémunit ainsi d'un éventuel risque d'incompétence négative qui aurait pu être soulevé si les critères définissant la dimension nationale du projet n'avaient pas été suffisamment précisés.

Le Sénat a aussi apporté des modifications techniques à la proposition de loi.

En premier lieu, la compétence octroyée à l'État ou l'opérateur national s'étend désormais à l'entretien et à l'exploitation du réseau d'infrastructures. Cet ajout est bénéfique à l'ensemble des parties prenantes : les usagers, l'État et les collectivités ont ainsi l'assurance que l'opérateur national fournira un service complet et qu'il ne laissera pas le réseau national en jachère une fois celui-ci installé.

Le ou les opérateurs pourront prendre en compte l'exploitation du réseau dans leur modèle économique, ce qui leur permettra sans doute de proposer de meilleurs services.

En deuxième lieu, le texte s'applique aussi au domaine public des groupements de collectivités territoriales et de l'État, alors qu'il couvrirait seulement le domaine public des collectivités territoriales dans le texte issu de l'Assemblée nationale.

Cette modification emporte peu de conséquences en fait car les cas où des groupements de collectivités territoriales sont propriétaires du domaine public ne sont pas les plus courants. Il s'agit essentiellement des communautés urbaines.

En dernier lieu, les « collectivités gestionnaires du domaine public » sont incluses dans la concertation sur les modalités d'implantation des bornes sur le domaine public. En pratique, cela concerne les établissements publics de coopération intercommunale. Ces ajouts ont notamment été procurés par le biais de nos collègues parlementaires, ce dont je les remercie.

Ces trois modifications émanant du Sénat et de l'Assemblée apportent des précisions utiles tout en demeurant conformes à l'intention initiale des auteurs du texte. C'est pourquoi la commission des affaires économiques a souhaité adopter celui-ci conforme. Si nous en faisons de même aujourd'hui, chers collègues, la proposition de loi entrera en vigueur immédiatement.

Ainsi nous pourrions donner le coup d'envoi aux initiatives des opérateurs souhaitant participer à la construction du réseau national de bornes de recharge.

En conclusion, je rappelle que nous n'en aurons pas fini avec la question du véhicule électrique puisqu'un certain nombre d'articles du projet de loi sur la transition énergétique lui sont consacrés.

L'article 10, notamment, prévoit qu'à compter du 1^{er} janvier 2016 les services de l'État, lorsqu'ils gèreront un parc de plus de vingt véhicules automobiles de moins de 3,5 tonnes, devront acquérir ou utiliser lors du renouvellement du parc au moins 50 % de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Ce même article habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions de nature législative permettant de mener des expérimentations en matière de circulations de véhicules à délégation de conduite.

L'article 11 fixe un objectif ambitieux : installer, d'ici 2030, au moins 7 millions de points de charge sur des places de stationnement. Il réécrit par ailleurs l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation qui précise les obligations d'équipements en dispositifs de recharge lors de la construction de bâtiments.

La présente proposition de loi constitue la première pierre de l'édifice. Le texte sur la transition énergétique fixera un cadre plus général que nous aurons l'occasion de discuter, d'amender, de compléter et de construire ensemble dans les semaines qui viennent.

Pour finir, permettez-moi de remercier le Gouvernement qui a répondu à nos interpellations – vous l'avez rappelé, madame la secrétaire d'État – concernant le décret bonus-malus pour les véhicules électriques qui a été modifié et, notamment – cela avait été modifié par de nombreux parlementaires – l'arrêté relatif aux critères d'éligibilité pour l'implantation de bornes par les collectivités qui ont été modifiés dans le sens demandé. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC.*)

M. Thierry Benoit. Très bien !

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à Mme Fanny Dombre Coste.

Mme Fanny Dombre Coste. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, madame la rapporteure, monsieur le président de la commission des affaires économiques, chers collègues, cette proposition de loi votée au Sénat nous revient donc en seconde lecture.

Je salue la qualité du travail des rapporteurs, Frédérique Massat et Jean-Jacques Filleul – pour le Sénat.

Lors de la première lecture j'avais évoqué le caractère éminemment stratégique de la filière du véhicule électrique et l'importance de lever les freins à la croissance du secteur en développant un réseau de bornes électriques performant sur l'ensemble du territoire national.

En effet, le développement du véhicule électrique est freiné en raison du manque d'autonomie des batteries et du faible développement des bornes de recharge qui ne permet pas actuellement de rassurer le consommateur sur sa capacité à remplacer le véhicule classique – pour de longs trajets notamment.

Il faut aller vite, car le potentiel de développement du véhicule électrique attise les convoitises, comme nous le voyons dans l'actualité récente avec le rapprochement entre l'américain TESLA et l'allemand BMW ou, encore, entre la Chine et l'Allemagne, pour développer les infrastructures de recharge et adopter des normes communes.

Si ces rapprochements aboutissent à une unification des normes, cela va dans le bon sens puisque cela pourrait ouvrir aux entreprises françaises les marchés américains, chinois ou allemands. Mais notre responsabilité est de veiller par nos décisions à maintenir en France un environnement économique et industriel favorable pour permettre à nos industriels de rester dans le peloton de tête et conserver leur place de leader sur ce marché, particulièrement sur le marché européen.

Il est important, à cet égard, de rappeler que la norme européenne de chargement retenue est la norme COMBO, et que plus le développement des bornes de recharges se fera de manière efficace, rapide et homogène sur l'ensemble du territoire européen, plus nos constructeurs seront en mesure d'être des concurrents tenaces face à la force de frappe financière de certains grands groupes qui se positionnent sur ce marché.

Il ne faut pas que la France prenne du retard. Il faut donc accélérer la mise en place des bornes et, au-delà, poursuivre l'effort d'investissement afin de relever les défis de la durée de charge, de l'autonomie des batteries mais, encore, celui de l'universalité des normes de recharge.

Je salue, madame la secrétaire d'État, la décision d'abaisser les seuils relatifs aux financements de l'ADEME qui permettra une utilisation optimale des 50 millions d'euros alloués dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir.

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques.* C'est vrai !

Mme Fanny Dombre Coste. Je salue également le décret qui a étendu le bonus écologique à la location longue durée avec option d'achat et répondra mieux à la demande des consommateurs qui privilégient ce mode d'achat en raison de la rapidité des développements technologiques.

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques.* Exact !

Mme Fanny Dombre Coste. Si l'on porte le regard un peu plus loin, cette proposition de loi inscrit également notre pays dans une dynamique innovante de gestion des ressources énergétiques.

On le sait, l'un des principaux problèmes de l'électricité, c'est son utilisation et son stockage.

M. Thierry Benoit. En effet !

Mme Fanny Dombre Coste. Or, avec l'implantation des bornes de recharge sur l'ensemble du territoire national, nous allons pouvoir bénéficier d'une formidable capacité de stockage d'électricité.

À l'heure de la ville intelligente et des *smart grids*, il est possible d'imaginer à l'avenir des bornes connectées aux informations du réseau en vue de favoriser un chargement aux heures creuses et une gestion optimale des ressources. À Montpellier, par exemple, le projet de ville intelligente mené en coopération avec IBM et qui vient d'être lancé pourrait parfaitement s'inscrire dans cette perspective.

Enfin, mes chers collègues, je voudrais appeler votre attention sur un dernier point qui me semble être de la plus haute importance.

Si nous voulons anticiper l'avenir du véhicule électrique et les nouveaux usages qui dépasseront très bientôt le domaine de l'utilisation pendulaire domicile-travail, il faut adopter, avec l'ensemble des acteurs de la filière, une vision conquérante du réseau de bornes afin de nous préparer à acquérir dès aujourd'hui le véhicule de demain.

Aujourd'hui, les batteries de voiture ont une autonomie moyenne de 150 kilomètres. Demain, ces mêmes batteries auront une autonomie de 300 à 400 kilomètres – cela existe déjà.

À l'heure des rapprochements que j'évoquais à l'instant, nous nous devons d'être réactifs.

Être réactifs, c'est anticiper l'évolution technologique et favoriser le développement des bornes de charge rapide continue. Ces mêmes bornes, qui permettent aujourd'hui de faire un plein en vingt minutes seront demain adaptées à la recharge de plus grosses batteries.

À cet égard, il nous faudra en conséquence distinguer les usages entre le pendulaire et l'usage classique afin d'adapter le type de borne à implanter et veiller à ne pas laisser les opérateurs se contenter de bornes de recharge dite

normale, de faible puissance, car elles seront obsolètes demain et ne répondront pas aux besoins de l'usage classique du véhicule électrique qui sera rendu possible par l'augmentation de l'autonomie des batteries.

Il faut donc aussi déployer des infrastructures de recharge accélérée et rapide telles que définies dans le dernier dispositif d'accompagnement de l'ADEME.

Un certain nombre de pays européens se sont déjà engagés dans cette direction. À titre d'exemple, d'ici à 2017, le ministère des transports allemand a déjà prévu le déploiement de 400 bornes de recharge rapide sur son territoire.

Avec ce texte, plus encore que des mesures techniques et fiscales, nous disons aux marchés que nous sommes prêts, prêts à relever le défi de la transition énergétique, des nouvelles mobilités et de la ville intelligente, prêts à nous battre pour conserver notre position de leader en matière d'électro-mobilité.

En raison de tous les enjeux que nous avons déjà évoqués à plusieurs reprises – environnementaux, industriels et sociétaux –, nous sommes convaincus de la pertinence de ce texte et nous le voterons en l'état. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Leboeuf.

M. Alain Leboeuf. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le président de la commission des affaires économiques, madame la rapporteure, nous examinons en deuxième lecture ce soir – tard, j'entends bien, mais pas suffisamment pour retarder une fois de plus sa discussion! – la proposition de loi facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques, un peu plus de deux mois après son adoption en première lecture par notre assemblée.

Je le répète dès le début de mon intervention : nous avons raison, ensemble, de promouvoir ce mode de déplacement plus propre, plus silencieux, moins lourd pour nos finances publiques puisque moins consommateur d'énergie fossile.

Il évite également tout dégagement direct de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, à condition que notre production d'électricité continue de s'appuyer sur la complémentarité entre énergie renouvelable et énergie nucléaire.

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques.* Exact!

M. Guillaume Chevrollier. Absolument!

M. Alain Leboeuf. Je redis combien nous avons raison, ensemble, de promouvoir ce mode de déplacement, puisque ce plan vient compléter, comme vous l'avez signalé, madame la rapporteure, des mesures initiées lors du Grenelle de l'environnement, sous l'impulsion de Jean-Louis Borloo, alors ministre du gouvernement Fillon.

M. Thierry Benoit. Très bien!

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques.* L'écotaxe aussi avait été initiée par le Grenelle de l'environnement! (*Sourires.*)

M. Alain Leboeuf. Je redis enfin combien nous avons raison de promouvoir ce mode de déplacement, tant en milieu urbain – les exemples sont désormais reconnus – que dans les milieux ruraux.

Sur ce sujet, il nous faut encore convaincre et insister davantage pour dire combien, dans nos départements, où les populations sont dispersées et les transports en commun moins déployés, les véhicules électriques sont parti-

culièrement adaptés. Ils permettent de substantielles économies pour les ménages, notamment dans leurs déplacements entre le domicile et le travail. En Vendée, où nous déployons un large réseau de bornes de recharge, les associations d'aide à domicile, par exemple, ont commencé à équiper leurs salariés en véhicules électriques, en justifiant leur choix par les véritables économies budgétaires ainsi permises.

Je n'ai donc plus à être convaincu du bien-fondé du développement du véhicule électrique sur le territoire national; c'est un sentiment largement partagé au sein du groupe UMP.

M. Guillaume Chevrollier. Tout à fait!

M. Alain Leboeuf. S'agissant du texte que vous nous proposez en deuxième lecture, je voudrais, d'une part, alerter la représentation nationale sur certains risques ou certaines lacunes qu'il présente, et, d'autre part, proposer avec insistance une amélioration majeure qui nous avait échappé en première lecture et qui ne pourra laisser insensible aucun collègue soucieux de l'équité entre les territoires.

Madame la rapporteure, je tiens à m'excuser de n'avoir pu participer à la réunion de la commission, ayant eu un engagement au même moment. J'avais apprécié, lors de la première lecture, la bienveillante attention que vous aviez portée à l'amendement que j'avais proposé: vous aviez en effet souhaité le sous-amender pour rendre ma proposition encore plus pertinente, et je vous en remercie à nouveau.

Pour cette deuxième lecture, vous avez précisé que vous nous proposeriez un vote conforme, qui permettrait une adoption définitive du texte pour cette fin de session. Même si je comprends votre volonté d'aller vite, nous ne pouvons pas, sous ce seul prétexte, nous priver d'une amélioration que j'estime indispensable à l'équité entre nos territoires.

Je rappelle qu'il a fallu au Gouvernement pas moins de six mois pour rédiger un nouveau décret sur le bonus accordé aux entreprises de location de longue durée.

Je souhaite que nous resituions cette proposition de loi dans son contexte.

Chacun, ici, quelles que soient ses convictions politiques, est convaincu de l'utilité du déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge, et c'est logiquement que l'État a incité les collectivités à s'en charger, lors de l'appel à projets de janvier 2013, au moyen d'aides substantielles, accordées par l'intermédiaire de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – l'ADEME –, à hauteur de 50 %, sur une ligne de 50 millions d'euros au sein du programme des investissements d'avenir.

Le ministre Montebourg avait lui-même insisté sur le rôle fondamental des collectivités locales, précisant que cela irait plus vite si c'était un opérateur, mais qu'il était plus pertinent que les collectivités assurent ce maillage territorial.

Je ne reviens pas ce soir sur ce changement de stratégie, dont nous avons discuté en première lecture: il faut savoir avancer, et c'est ce que je fais volontiers à l'occasion de cette deuxième lecture.

Vous avez précisé, madame la rapporteure, lors des travaux de la commission du 3 juin dernier, que des améliorations avaient été apportées par le Sénat et vous avez expliqué – je vous cite – que « la compétence octroyée à l'opérateur national couvre, outre l'implantation du réseau d'infrastructures de recharge, son entretien et son exploitation, qui ne

sauraient incomber aux collectivités locales ». Je partage totalement votre avis ; c'est pour cette raison que je vous demande une évolution indispensable du texte.

Comment pouvez-vous affirmer avec tant de conviction que les collectivités les moins vertueuses, qui ont refusé de répondre à l'appel à projets de janvier 2013, pourraient être totalement exemptes de charges d'entretien et d'exploitation, alors que les collectivités les plus disciplinées et les plus vertueuses ont non seulement pris en charge une part des investissements, mais vont devoir, en plus, supporter la totalité des charges récurrentes d'entretien et d'exploitation.

Madame la rapporteure, il faut impérativement que nous réglions ce problème au cours de cette deuxième lecture, car, à défaut, ce texte aboutirait à un manque notoire d'équité entre nos territoires. Nous ne pouvons pas être les auteurs d'une telle injustice à l'égard des collectivités qui, les premières, ont soutenu cette noble idée en favorisant le déploiement des infrastructures sur leurs territoires par rapport à celles qui ont volontairement traîné les pieds. Je proposerai un amendement en ce sens, et, comme nous en avons désormais l'habitude, madame la rapporteure, vous pourriez m'aider à l'améliorer en le sous-amendant. Il faut en effet que l'opérateur d'une région donnée soit tenu de négocier avec les collectivités, à tout le moins celles d'entre elles qui le souhaitent.

Ne faut-il pas imaginer, par exemple, un transfert de propriété, une délégation de service public ou tout autre montage adéquat – je suis prêt à en discuter avec vous – afin que les charges de fonctionnement soient prises en compte par l'opérateur retenu par l'État, au même titre qu'elles le sont sur les territoires où l'opérateur a lui-même installé les infrastructures ? Il ne faudrait pas que l'État se rende coupable d'une rupture d'égalité entre les territoires par rapport à la charge publique, tant au niveau de l'investissement que du fonctionnement de ces bornes de recharge que nous avons voulu répartir sur tout le territoire national.

Je vous accorde que nous ne pouvons sans doute pas parler, d'un point de vue purement juridique, de rupture d'égalité, mais il s'agit à tout le moins d'un vrai manque d'équité, qui sera vécu comme une véritable injustice par les collectivités les plus engagées et les plus promptes à défendre la cause que nous soutenons ensemble.

En acceptant cette amélioration, vous faciliterez en particulier le lancement des travaux dans les départements qui viennent de recevoir une validation de leur plan par l'ADEME. Ils se posent aujourd'hui la question de savoir s'ils continuent leur projet ou s'ils le laissent à un opérateur qui prendrait tout en charge. Je citerai l'exemple de la Mayenne.

M. Guillaume Chevrollier. Très bien !

M. Alain Leboeuf. Le président du conseil général, que j'ai vu ces derniers jours, le vit de cette manière.

Sur le reste du texte, je formulerai quelques interrogations.

Nous passons d'un opérateur national, dans le texte initial, à des opérateurs nationaux dans le texte amendé par le Sénat. Je ne doute bien évidemment aucunement de la qualité du travail de nos collègues sénateurs : loin de moi cette idée. En revanche, les candidats opérateurs n'ayant plus l'obligation de rendre une copie qui prenne en compte la totalité de l'hexagone, donc la totalité des départements et des régions de France, qu'en serait-il si une région française était oubliée ? Madame la secrétaire d'État, quels seraient les moyens d'action du Gouvernement, puisque la loi n'impose plus un déploiement national, mais le déploiement sur des

portions du pays, englobant au minimum deux régions ? Ne risque-t-on pas de voir des territoires oubliés si, comme c'est le cas dans la région Pays-de-la-Loire, par exemple, trois départements sur cinq sont déjà équipés ? Qui serait alors intéressé par l'investissement ?

Par ailleurs, le texte n'évoque à aucun moment la durée de déploiement de ces infrastructures. Avez-vous traité de ce sujet ? Quelles seront nos exigences, en termes de délais, pour que la France soit équipée au plus tôt de bornes de recharge : un an, deux ans, cinq ans ? Il est possible, toutefois, que vous en ayez déjà parlé.

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Votre raisonnement est juste !

M. Alain Leboeuf. Par ailleurs, ce plan se décline-t-il sur les départements et territoires d'outre-mer ?

Il est une autre question qui peut vous paraître anecdotique, mais qui, à mon avis, est importante : est-il prévu, dans le cahier des charges destiné aux opérateurs, que soient intégrées sur les bornes des prises de recharge pour les vélos électriques ? C'est un nouveau mode de déplacement qui est en plein développement et qui n'a pas fini de nous surprendre, tant pour les trajets pendulaires que pour les sorties touristiques.

M. le président. Il vous faut conclure, cher collègue.

M. Alain Leboeuf. Notre travail sera loin d'être abouti et achevé avec le seul déploiement d'une infrastructure de charge. Pour que les Français adoptent massivement le véhicule électrique, il faudra bien évidemment une vraie stabilité des politiques volontaristes qui seront déployées, avec un bonus qui ne soit pas à nouveau rabaissé et des décrets qui ne tardent plus à sortir. Ne faudra-t-il pas, également, de nouvelles mesures incitatives pour booster le marché du véhicule électrique comme, par exemple, en Norvège ?

Quelle communication, enfin, accompagnera ce plan de déploiement ? À aucun moment, il n'y est fait allusion dans le texte que vous nous proposez.

M. le président. Veuillez conclure, cher collègue !

M. Jean-Luc Laurent. Il faut couper le moteur !

M. Alain Leboeuf. Je termine, monsieur le président. Je constate que nous avons besoin de dépenser une énergie réelle pour briser certains tabous sur le véhicule électrique et pour convaincre nos concitoyens de l'efficacité et de la robustesse de ces véhicules, tant en milieu urbain qu'en milieu rural.

M. le président. Merci !

M. Alain Leboeuf. De bons exemples de communication grand public ont d'ores et déjà fait leurs preuves : je veux parler des tours en véhicules électriques du Poitou-Charentes ou de Moselle,...

M. le président. Je vous demande de conclure.

M. Alain Leboeuf. ...et dernièrement du tour de Vendée. Essayer un véhicule électrique, c'est déjà l'adopter. Aussi, ne faut-il pas imaginer, désormais, un tour de France en véhicule électrique ?

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. C'est la séquence pub ! (Sourires.)

M. Thierry Benoit. Ça sent le vécu ! (Sourires.)

M. le président. La parole est à M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le président de la commission, madame la rapporteure, mes chers collègues, je voudrais rendre hommage à Alain Leboeuf, qui a été à la fois complet et pertinent. Je disais que cela sentait le vécu ; je crois, monsieur le président Brottes, que nous partageons le même sentiment, car notre collègue a bien pris en compte l'ensemble des problématiques. On en discutait avec Guillaume Chevrollier : il s'agit du genre de petits textes abordés en fin de session qui touchent de grands enjeux ; c'est un texte que je qualifierais de sympa mais d'important pour l'avenir de nos territoires, car il embrasse une thématique qui nous est très chère. Le développement de la voiture électrique est en effet devenu une nécessité absolue dans un contexte de réchauffement climatique de plus en plus préoccupant, comme en témoignent les récents pics de pollution atteints à Paris.

Si la France est devenue le premier marché d'Europe en matière de véhicules électriques et hybrides de nouvelle génération, une grande partie de son parc automobile est encore constituée de véhicules polluants. Malgré une augmentation constante chaque année, le marché de la voiture électrique n'a représenté que 0,5 % des ventes globales de voitures en France, en 2013, soit près de 9 000 unités vendues. Quant aux ventes de modèles hybrides, elle connaît également une progression incontestable et a atteint, en 2013, 46 785 véhicules, autant dire une goutte d'eau dans l'océan des voitures diesel ou essence.

Il est donc indispensable que la France conserve son avance dans le domaine de la voiture électrique, d'autant plus que nous connaissons et possédons les technologies nécessaires à la mise en place d'un système plus vertueux, plus respectueux de l'environnement et de la qualité de vie de nos concitoyens.

Le développement de la voiture électrique passe nécessairement par une implantation massive de bornes de recharge électrique sur notre territoire. En effet, l'acte même d'achat du véhicule électrique est souvent ralenti par l'incertitude quant à la possibilité de recharger sa voiture en tout lieu, notamment dans les zones périurbaines mais surtout rurales. En effet, il subsiste encore de nombreuses zones blanches sur notre carte, qu'il est primordial de combler dans un souci d'équité territoriale. Dans cette perspective, nous devons faire de la lutte contre la fracture entre zones urbaines et zones rurales ou de montagne notre priorité.

Si le maillage territorial est encore incomplet, c'est principalement en raison d'une implication nationale parfois jugée insuffisante, qui freine le développement de la voiture électrique. Pourtant, le développement des infrastructures de recharge répond à deux enjeux incontournables.

D'abord un enjeu économique : cela permettrait de créer des emplois et de donner un nouvel élan à l'innovation et aux investissements d'avenir. Il s'agit là d'une question de *leadership* technologique et économique. N'oublions pas que la fabrication des voitures électriques peut faire appel à des compétences locales !

De nombreux industriels français maîtrisent aujourd'hui des éléments clés de la production des véhicules électriques. Il est donc de notre devoir de ne pas laisser passer une telle opportunité, alors que nous connaissons une crise économique sans précédent.

Un enjeu environnemental ensuite : en 2000, il y a déjà quatorze ans, le Conseil constitutionnel avait reconnu la réduction des gaz à effet de serre comme constituant un motif d'intérêt général. Alors que les prix des carburants battent des records – et dépendent bien souvent de la situa-

tion géopolitique mondiale –, les consommateurs sont de plus en plus nombreux à se poser la question de l'achat d'une voiture électrique. Certes, le coût de ces véhicules reste quelque peu rédhibitoire, mais il tend à diminuer. À nous de participer à cette démocratisation, en permettant aux usagers d'accéder partout à des bornes de recharge !

La proposition de loi que nous étudions aujourd'hui ne peut que recueillir notre consentement. Le groupe UDI a toujours été en pointe sur ces sujets...

M. François Rochebloine. De manière constructive !

M. Thierry Benoit. ...et il s'est montré, en effet, constructif, lorsque les textes législatifs allaient dans la bonne voie. J'aimerais d'ailleurs rendre hommage, comme vient de le faire M. Alain Leboeuf, à Jean-Louis Borloo, qui a été l'un des précurseurs du développement des véhicules électriques et hybrides. Je pense notamment aux bons côtés, dirais-je, de la loi Grenelle II, qui a posé les premiers jalons législatifs pour encourager la création et l'entretien des infrastructures de recharge pour les collectivités locales, les habitations et les lieux de travail.

La voiture électrique n'est pas seulement un véhicule, c'est aussi un réseau. L'existence de ce réseau sera la véritable innovation qui permettra le succès, ou non, de la nouvelle génération de véhicules. Il est donc primordial de pallier le problème d'autonomie limitée des véhicules électriques, véritable talon d'Achille de ces modèles, en généralisant les points de charge sur les lieux de parking.

Début 2013, des débats ont agité la Commission européenne quant au choix du type de prise à installer dans les parcs de bornes de recharge européens. Bruxelles a donné raison au standard défendu par nos amis allemands – une prise de type 2 –, au détriment de celui défendu par les Français – une prise de type 3. Il faut donc être vigilant et imposer un modèle de chargeur universel pour toutes les marques de véhicules, afin d'être en conformité avec les standards européens. La démocratisation des véhicules électriques passe aussi par une uniformité universelle, ou du moins européenne. À ce sujet, il nous semble primordial d'englober cette proposition de loi dans un cadre d'action européen. Le maillage doit également être européen.

Cette proposition de loi, vous l'aurez compris, nous semble tout à fait pertinente. Nous soutenons l'idée que l'État ou tout opérateur puissent créer ou entretenir un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hybrides sur notre territoire, sans être tenus de payer une redevance. Il est évident que cela facilitera le déploiement de projets d'envergure et complétera les initiatives régionales.

Le groupe UDI sait qu'il est urgent de lutter contre le fossé qui se creuse, en termes d'innovation et d'accès aux nouvelles technologies, entre zones rurales et zones urbaines. Dans le droit actuel, seules les collectivités territoriales sont compétentes pour la construction d'infrastructures de recharge des véhicules électriques, ce qui s'avère, malheureusement, insuffisant.

Cependant, et comme nous l'avons déjà dit lors des différents débats en commission et en séance, nous ferons particulièrement attention à ce que ce texte ne vienne pas déposséder les collectivités territoriales de leurs prérogatives.

M. François Rochebloine. Très bien !

M. Thierry Benoit. Madame la rapporteure, vous avez-vous même insisté sur la nécessité de bien associer les maires tout au long du processus décisionnel. Vous avez su nous rassurer en rappelant que les collectivités conserveront une maîtrise

totale sur la décision d'implantation, à travers la délivrance du titre d'occupation du domaine public. Selon nous, le dispositif prévu dans ce texte ne peut fonctionner que si une véritable concertation s'installe entre les différents acteurs. Les collectivités territoriales sont les plus à même de connaître les besoins en la matière. Elles doivent donc être les partenaires et les interlocuteurs privilégiés de l'opérateur amené à mettre en place ce réseau de nouvelles infrastructures.

Le sujet de la place des collectivités territoriales est d'autant plus important que la carte des régions a été considérablement modifiée la semaine dernière. Or, dans la proposition de loi, la dimension nationale du projet est caractérisée lorsque celui-ci concerne le territoire d'au moins deux régions. Est-il toujours pertinent, compte tenu du redécoupage, de conserver cette mention de « deux régions » ? Le dispositif proposé ne risque-t-il pas d'éprouver quelques difficultés à se mettre en place, en tout cas dans un premier temps ?

Mme Frédérique Massat, rapporteure. Au contraire !

M. Thierry Benoit. Le groupe UDI souhaite également renouveler un vœu. Nous souhaiterions que le Parlement soit régulièrement informé et associé aux décisions prises par le Gouvernement sur le choix de l'opérateur national et les modalités de son intervention sur le territoire. Les parlementaires connaissent leur territoire et sauront apporter l'expertise nécessaire à la mise en place d'un projet aussi important pour le dynamisme de leur région.

Enfin, il nous semble que la pédagogie, l'information, voire la vulgarisation, sont les clés de la réussite d'un tel dispositif. Tous les citoyens français doivent se sentir concernés par l'installation de bornes de recharge électrique. Il faut mettre en œuvre une véritable campagne de sensibilisation pour rappeler que la voiture électrique, ce n'est pas uniquement Autolib', et qu'elle n'est pas réservée aux citadins.

Pour conclure, le groupe UDI regrette que cette proposition de loi n'ait pas été discutée dans le cadre plus vaste du texte sur la transition énergétique, que nous attendons depuis fort longtemps et que nous examinerons bientôt. Le ministre de l'écologie a annoncé le relèvement d'une prime en cas d'achat d'une voiture 100 % électrique, ce qui permettrait au parc de voitures électriques d'atteindre les 2 millions de véhicules en 2020. Elle a affirmé également vouloir équiper tous les bâtiments neufs, de type commercial, industriel ou de service public, de bornes de recharge, chiffrant ainsi ses ambitions à 7 millions de bornes en service d'ici à 2030.

De tels objectifs, particulièrement ambitieux, sont louables, mais il ne faut pas que la multiplication des textes sur le sujet devienne préjudiciable à l'essor de la voiture électrique. Même si cette proposition de loi aurait mérité d'être inscrite dans un projet législatif de plus grande envergure, le groupe UDI soutiendra les dispositions contenues dans ce texte.

M. François Rochebloine. Excellent !

M. Alain Leboeuf. Très bien !

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le président de la commission, madame la rapporteure, mes chers collègues,

la proposition de loi facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public fait consensus.

Sa rédaction a été améliorée au Sénat. Nous sommes en présence d'un texte quasiment abouti qui, semble-t-il, permettra le développement du véhicule électrique. Ce développement représente un triple défi.

Un défi écologique, tout d'abord, car il contribuera de façon décisive à la diminution de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre – qui ne sont pas corrélées l'une et l'autre, contrairement à ce qui a été indiqué –, tant on sait que le transport et le logement sont les deux secteurs qui produisent le plus de CO₂.

Un défi industriel, ensuite, avec la consolidation et la création de filières technologiques françaises d'excellence. À cet égard, je tiens à saluer la vision du ministre de l'économie, qui a choisi, parmi les trente-quatre plans de la nouvelle France industrielle, trois plans qui vont dans ce sens : l'essor du marché du stockage d'énergie, le déploiement des réseaux électriques intelligents combinés et le développement de l'installation des bornes de recharge.

Un défi énergétique, enfin : le développement du véhicule électrique est une condition nécessaire à la réussite de la transition énergétique, qui fera l'objet d'un projet de loi examiné à la rentrée. C'est un bon départ, mais il faudra l'enrichir substantiellement pour répondre aux immenses défis que nous devons relever.

Nous assistons à des transferts d'usage en matière de circulation : désormais, les Français sont prêts à choisir le véhicule électrique, voire à user d'autres modes de déplacement. Or, sans borne de recharge, cette évolution sera limitée. Ne serait-ce que pour rassurer les utilisateurs qui craignent de ne pas avoir assez d'autonomie, il importe d'assurer une présence suffisante des bornes sur le territoire national. Cette préoccupation est au cœur de la proposition de loi – j'en remercie encore Mme la rapporteure.

Le texte répond donc au besoin d'accélérer le déploiement des infrastructures de recharge et de combler les trous laissés par les initiatives déjà prises. Mais d'autres collectivités territoriales et acteurs privés ne sont pas suffisamment au rendez-vous, notamment dans la métropole d'Aix-Marseille-Provence, territoire où le seuil de pollution atmosphérique est dépassé 200 jours par an, un record en France. Dans ce territoire, qui est un contre-exemple en termes de déploiement de bornes électriques et de politique d'encouragement du véhicule électrique, nous devons faire face à un véritable immobilisme des élus locaux.

Dans l'optique de ce déploiement, j'ai déposé deux amendements, qui, loin de dénaturer l'objet principal de ce texte, permettent au contraire de le renforcer. Car le développement du véhicule électrique doit s'appliquer partout et pour tous. Je veux parler ici des personnes handicapées ou à mobilité réduite, pour lesquelles le fonctionnement des véhicules électriques – une boîte automatique à progressivité souple – est particulièrement adapté.

Or les dispositions réglementaires et légales appliquées aujourd'hui aux places de parking, équipées de bornes de recharge de véhicules électriques, rendent inaccessibles ces infrastructures aux personnes à mobilité réduite, qui en seraient les premières bénéficiaires. Nombre d'entre elles m'en ont fait la remarque. Il convient donc de modifier les textes, afin que les bornes de recharge de véhicules électriques sur l'espace public puissent leur être aussi accessibles.

Par ailleurs, nous avons été rassurés sur le fait que les initiatives des collectivités seront toujours bienvenues. Elles continueront d'être secondées par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME, qui vient d'ailleurs de sortir une brochure sur le déploiement des bornes électriques.

Nous avons été également rassurés sur le fait que la proposition de loi associe très étroitement les collectivités à l'élaboration des projets. Il va de soi que le déploiement des bornes devra se faire en lien avec les schémas et les documents d'aménagement, notamment les plans de déplacements urbains, les plans locaux d'urbanisme et les schémas de cohérence territoriale.

Cette proposition de loi traduit une politique nationale volontariste quant à l'aménagement du territoire et aux liens qui sont faits entre aménagement et transition énergétique et écologique.

Nous rappelons que le déploiement des bornes s'inscrit dans une perspective bien plus large, celle de la troisième révolution industrielle, telle que théorisée par l'économiste Jeremy Rifkin, d'ores et déjà engagée dans la région Nord-Pas-de-Calais, future région Nord-Pas-de-Calais-Picardie. En effet, les grandes révolutions économiques de l'histoire se produisent à chaque fois que de nouvelles technologies apparaissent, conjuguées à de nouvelles sources d'énergie – les unes n'allant pas sans les autres.

Des véhicules électriques rechargeables et des véhicules à piles à combustible, capables, à terme, d'acheter ou de vendre de l'électricité en se connectant à un réseau électrique : voilà la direction dans laquelle nous devons aller. Cela permettrait notamment de moduler le tarif des recharges selon l'offre d'électricité, afin d'éviter que l'alimentation des véhicules électriques n'accroisse trop les pointes de consommation. Dans certains cas, cela permettrait que les véhicules servent de stockage d'appoint et puissent réinjecter de l'électricité dans le réseau – une voiture utile, même immobile. Cela existe déjà à Lyon, où un quartier conjugue bâtiments à énergie renouvelable et véhicules rechargeables.

Dans une vision d'économie circulaire, la réutilisation en deuxième vie des batteries dans les bâtiments qui produisent de l'énergie renouvelable permettrait d'améliorer l'efficacité énergétique de l'ensemble. En cas de surproduction d'électricité renouvelable, les batteries la stockeraient avant de la réinjecter. Il s'agit d'un projet sur lequel travaillent un grand constructeur français de véhicules électriques – vous l'aurez reconnu – et l'un des leaders français du BTP.

En d'autres termes, le déploiement des bornes de recharge doit s'opérer dans le cadre d'une transition énergétique fondée sur les énergies renouvelables et les *smart grids* – réseaux de distribution d'électricité intelligents – plutôt que sur le nucléaire.

Cette proposition de loi va donc dans le bon sens, mais ne négligeons pas les autres leviers du développement de la mobilité propre. J'insiste : tout se jouera dans les deux ans ! Nous devons donc prendre dès aujourd'hui – dès hier, même ! – le bon virage : celui du véhicule électrique.

À cette fin, nous devons impérativement accélérer la transformation des flottes d'entreprise et des collectivités. Or rien, malheureusement, n'est prévu à court terme pour encourager les entreprises à transformer leurs flottes, notamment à travers la mise en place d'avantages comptables et fiscaux, stables et cohérents pour instaurer la confiance et l'investis-

sement. Nous dénonçons à cet égard l'avantage fiscal éhonté dont bénéficie le diesel et dont ni les véhicules à essence ni les véhicules électriques ne pourront profiter.

Favorisons également le véhicule électrique à la campagne, à la montagne ou dans les petites villes de province. Les distances parcourues coïncident parfaitement avec le recours à la mobilité propre : ce texte va dans ce sens.

Développons aussi le marché de l'occasion, qui est l'un des principaux modes d'acquisition d'un premier véhicule. À ce jour, en effet, les sociétés privées telles que l'Argus n'ont pas encore clairement défini les critères applicables aux véhicules électriques. Elles ont donc un rôle à jouer et nous devons les y encourager.

Les écologistes croient à la complémentarité et à l'interopérabilité des modes de déplacement. Quelques questions se posent, en particulier celle de déterminer, parmi l'ensemble des moyens de transport, lequel est le plus pertinent selon le secteur géographique et le besoin précis à couvrir.

Comment, par ailleurs, connecter au mieux le véhicule électrique à d'autres modes de transport lorsque l'on passe d'un secteur géographique à un autre ? Cette question relève de l'aménagement du territoire.

Les mesures à prendre sont nombreuses et diverses et ce texte constitue une partie de la réponse, mais une petite partie seulement.

Le groupe écologiste votera cette proposition de loi mais sans perdre de vue qu'elle ne prend tout son sens que dans une vision d'ensemble. Nous devons avoir les idées claires sur le calendrier, les usages privilégiés, la hiérarchisation des investissements car nous avons la responsabilité collective de construire cette cohérence !

Enfin, permettez-moi, en tant qu'utilisateur depuis plus de dix-huit mois d'un véhicule électrique, une Zoé,...

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques*. Très bien !

M. François-Michel Lambert. ...avec laquelle j'ai parcouru près de 40 000 kilomètres.

M. Patrice Carvalho. À Marseille ? Chapeau !

M. François-Michel Lambert. Sachant que nous déplorons 200 jours de pollution atmosphérique par an à Marseille, c'était la moindre des choses qu'un élu de la République pense à ses concitoyens et roule avec un véhicule non polluant. La pollution est responsable, malheureusement, de la mort de 200 personnes chaque année sur le territoire de Marseille.

Cependant, si le véhicule électrique présente de nombreux avantages – nuisance sonore réduite, pollution nulle – se pose le problème des bornes. Certains ont envisagé de parcourir un grand périple pour valoriser ce type de véhicule. J'aurai moi-même le plaisir cet été de relier Marseille à Bordeaux comme je l'ai fait l'an dernier. J'ai donc suffisamment d'expérience pour vous confirmer que ne pas connaître l'emplacement des bornes est un véritable obstacle. Quand on quitte Marseille pour rejoindre Bordeaux, il faut être pourvu d'une certaine dose de confiance et d'enthousiasme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste.*)

M. Thierry Benoit. Et d'un vélo sur la galerie ! Électrique bien entendu !

M. le président. La parole est à M. Jacques Krabal.

M. Jacques Krabal. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, madame la rapporteure, monsieur le président de la commission des affaires économiques, la proposition de loi qui nous réunit aujourd'hui, relative au déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public, arrive en bout de route, au terme de son trajet parlementaire avec l'examen du texte adopté en commission mixte paritaire.

L'examen, ces derniers mois, par les deux chambres a permis d'ajouter au texte des éléments pertinents et permettez-moi de saluer à ce titre le travail de nos collègues sénateurs. Avant de faire le point sur ce texte auquel nous sommes tous favorables, ce qui contraste avec les affrontements de ces derniers jours, rappelons que cette problématique a beau être très actuelle, elle se pose tout de même depuis 1900, époque à laquelle plus du tiers des voitures en circulation étaient électriques, le reste étant des automobiles à essence et à vapeur. La motorisation électrique a ensuite été fortement concurrencée par des coûts de production beaucoup plus faibles du véhicule thermique, par la capacité à remplir en cinq minutes son réservoir de 500 à 1 000 km d'autonomie et par un faible prix du carburant.

Le renouveau de la mobilité électrique s'explique par une conjonction de signaux positifs : hausse du prix du pétrole, développement de batteries plus performantes, renforcement de la sensibilité environnementale, durcissement des réglementations, incitations financières lors du renouvellement des véhicules – bonus-malus. Surtout, il s'agit de relever le défi d'une baisse durable de nos émissions de CO₂. Dans le sud de l'Aisne, la mise en place du plan climat-énergie territorial nous a permis d'établir que 28 % des émissions de CO₂ étaient dues aux déplacements.

Il nous appartient par conséquent de mettre en place un cadre législatif pour remplir cet objectif. Ce texte dispose de trois principaux atouts : lutter contre le réchauffement climatique, accélérer la transition vers des transports sobres en énergie et soutenir l'industrie automobile qui en a bien besoin.

Rappelons que la France est le premier marché d'Europe pour les véhicules électriques et hybrides, marqué par une progression de 50 % des ventes de véhicules électriques entre 2012 et 2013.

Certes, ce marché reste encore très marginal puisqu'il ne représente que 0,5 % des immatriculations du pays. Tout un marché reste à conquérir.

On connaît le problème des véhicules électriques aujourd'hui : leur autonomie. Investir dans l'achat d'un véhicule électrique est intéressant pour le consommateur avec des coûts de fonctionnement kilométriques moins élevés, mais présente un risque en matière d'approvisionnement puisque les bornes de recharge de batterie sont rares et inégalement réparties sur le territoire. Résultat : les utilisateurs d'automobiles électriques sont principalement des métropolitains du fait de la présence de bornes de recharge dans les centres-villes, notamment à Paris.

Pourtant, la mobilisation des territoires est essentielle pour que « l'écosystème mobilité électrique » puisse atteindre l'âge de la maturité. À cet égard, le déploiement d'un réseau de recharge de véhicules électriques sur l'espace public permettrait de développer l'utilisation de ce transport décarboné qui doit aussi pouvoir se démocratiser dans nos communes rurales.

Dans son plan automobile annoncé en juillet 2012, le Gouvernement a prévu des mesures pour favoriser l'achat des véhicules électriques et les locations longue durée. Il a été rappelé que le montant de la prime s'élevait à 6 300 euros, mais Mme la ministre Ségolène Royal a annoncé, en présentant la loi relative à la transition énergétique, une subvention de 10 000 euros pour le remplacement d'un véhicule thermique. Où en sommes-nous sur ce point ? Par ailleurs, les collectivités territoriales, malmenées financièrement, pourront-elles bénéficier de cet encouragement afin de décarboner leurs parcs en remplaçant les véhicules thermiques ? Soutenir les collectivités qui, dans le domaine de la transition énergétique, jouent souvent un rôle d'exemple et d'incitation pour nos concitoyens me semble important.

Dans le cadre du programme des investissements d'avenir, 50 millions d'euros lui ont été alloués. Ce soutien de l'État a impulsé une nouvelle dynamique du déploiement des infrastructures de recharge dans les territoires, ce qui fait de la France le premier parc de bornes de recharge en Europe, et le troisième mondial selon l'association Avere-France. Cependant, l'objectif du doublement du parc de points de charge ouverts au public nécessite d'être encore à l'offensive. Ce texte prévoit d'exonérer de redevance l'État ou l'opérateur de l'État qui implante, dans le cadre d'un projet national, des infrastructures de recharge de véhicules électriques sur le domaine public.

Le texte promeut l'État comme principal acteur de ce dispositif. Cela me paraît justifié pour deux raisons : il y va de l'uniformité du réseau de transports sur le territoire national et de l'égalité des territoires face à l'innovation. La transition vers une économie décarbonée est un objectif majeur et il faut veiller à ce que l'ensemble de notre pays participe à ce projet. Je sais que dans cette assemblée nous veillons à ce que l'innovation ne soit pas le fait des seules métropoles ; 14 000 bornes électriques doivent être installées d'ici à 2015, selon ERDF.

Plutôt que sur la dimension nationale du projet, j'insisterai sur les problématiques territoriales. Dans le département de l'Aisne, département ô combien rural, les analyses de déplacement menées par l'Union des syndicats d'électricité du département de l'Aisne ont abouti à l'installation de 200 bornes de recharge d'ici à 2016 pour un coût total de 2,4 millions – 50 % pour l'État et une participation de 40 % pour les collectivités locales, mais sans avoir mobilisé les fonds européens et régionaux. Les coûts de fonctionnement ont été un point d'interrogation s'agissant du réseau national mais au niveau local, nous sommes également soutenus par l'Union des syndicats d'électricité du département de l'Aisne.

Enfin, et plus généralement comme je le disais en introduction, le développement des véhicules électriques est aussi un enjeu industriel. Stratégique pour l'économie française et pour l'emploi en France, la filière automobile connaît actuellement quelques difficultés. Dans ce cadre, il est important d'accélérer les évolutions industrielles induites par l'exigence écologique et porteuse de création d'emplois. La filière française du véhicule électrique est relativement performante. Cette proposition de loi envisage de l'épauler afin d'assurer son développement sur notre territoire.

Mais au-delà du maillage des bornes de recharge, nous devons garder à l'esprit que nous sommes bel et bien en train de mettre en place un écosystème de la mobilité électrique qui doit dépasser largement la simple voiture. L'électrique ne doit pas concerner le seul véhicule personnel mais bien tous les types de transport pour tout le monde, y

compris les personnes handicapées : collectif, deux roues, utilitaires, véhicules de livraison ; nous devons favoriser les transports intermodaux.

Cette nouvelle mobilité nous conduit à poser la question du découplage entre la possession et l'usage, non seulement de la batterie mais aussi de la voiture elle-même à travers l'autopartage qui génère une utilisation plus intensive des véhicules électriques permettant ainsi d'amortir la phase de fabrication. Cette réflexion que nous avons engagée au sein des territoires a été pilotée par l'ADEME de Picardie.

Le groupe RRDP est donc favorable au texte tout en souhaitant que ce déploiement se fasse rapidement et dans les meilleures conditions. Beaucoup de retard a déjà été pris, tâchons de ne pas en accumuler davantage. Comme l'écrivait Jean de la Fontaine dans *Chymène* : « Il me faut du nouveau, n'en fut-il point au monde. » Oui, madame la secrétaire d'État, avec ce réseau d'infrastructures, nous sommes à l'offensive en France, en Europe et dans le monde. C'est pourquoi le groupe RRDP soutient cette belle proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RRDP et SRC.*)

M. le président. La parole est à M. Patrice Carvalho.

M. Patrice Carvalho. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, comme nous l'avons souligné en première lecture, cette proposition de loi nous satisfait dans son esprit. Elle s'inscrit en effet dans le prolongement de l'action et des initiatives prises par des constructeurs, des consommateurs et des élus afin de minimiser l'impact du transport routier sur notre environnement.

L'encombrement des voies de circulation, l'augmentation des gaz à effet de serre, la hausse du prix du carburant et l'émission de particules nocives militent pour la transition vers les véhicules électriques. Or, l'absence de points de recharge constitue actuellement l'un des principaux freins au développement du parc de ces véhicules.

Lors du Grenelle de l'environnement, la création de 400 000 bornes de recharge avait été annoncée. Aujourd'hui, les usagers français ne disposent que de 8 000 bornes pour les 40 000 voitures électriques en circulation, la plupart de ces bornes étant publiques et installées par les communes. Accélérer la mise sur pied des bornes de recharge électriques et doubler leur nombre à court terme pour permettre aux automobilistes d'en disposer au travail comme à la maison est une mesure que nous ne pouvons que saluer. Imposer que tout nouveau bâtiment à usage industriel équipé de places de parking soit doté du précâblage permettant de recharger les voitures électriques va également dans le bon sens. Cette mesure complète utilement les dispositions qui concernent déjà les bureaux et les immeubles neufs.

Le décollage du marché de la voiture électrique représente un enjeu majeur pour la transition écologique et énergétique, ainsi qu'un enjeu industriel. Aujourd'hui, la moyenne des émissions du parc automobile français est encore de 176 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre. Le véhicule électrique peut donc jouer un rôle majeur dans le recul de ces émissions.

Jusqu'à une période récente, le Gouvernement n'envisageait pas la création d'un opérateur national d'infrastructures de recharge pour installer un réseau de bornes qui viendrait compléter celui qui a été mis en place à l'initiative des collectivités territoriales. Il arguait alors du fait que les collectivités devaient rester seules compétentes en la matière, au

motif – qui n'est pas déterminant – qu'elles seules connaissent les flux des trajets entre domicile et lieu de travail sur leur territoire.

La volonté affirmée de permettre à l'État de jouer un rôle pour garantir l'égal accès de tous à ces équipements est un progrès, qui crédibilise l'annonce faite en 2012 d'un effort en faveur du plan de soutien à la filière automobile.

Cependant, certains aspects de cette proposition de loi, qui s'inscrit par ailleurs dans le droit fil des préconisations de Bruxelles, posent problème. Le texte prévoit par exemple que l'État pourra déployer ces infrastructures de recharge soit pour son propre compte, soit par l'intermédiaire d'un opérateur national dans lequel il détiendra directement ou indirectement une participation. La participation dans l'opérateur national pourra être détenue par le biais d'un établissement public comme l'ADEME ou, plus indirectement, par l'intermédiaire de la Caisse des dépôts et consignations. Le seul critère actuellement prévu pour assurer un contrôle sur l'opérateur est la participation de l'État au capital, par voie directe ou indirecte. Le projet de l'opérateur devra également être validé par les ministres chargés de l'énergie et de l'environnement.

Ces éléments, si positifs soient-ils, ne constituent pas à nos yeux une garantie de contrôle suffisante. Nous aurions souhaité que la loi soit plus claire quant au cahier des charges imposé au futur opérateur. Nous avons tous été échaudés par le scandale d'Ecomouv'. Comment dès lors ne pas se montrer vigilants au sujet de ces formes de partenariat public-privé et de la garantie de préservation des intérêts de l'État comme de nos concitoyens ? Certes, il s'agit d'un marché limité puisque vous estimez le besoin de financement de ces équipements à hauteur de 200 millions d'euros, mais c'est pour nous une question de principe.

Par ailleurs, eu égard à la taille des entreprises qui ont fait part de leur intérêt – Bolloré ou EDF et Nissan –, il est clair que seuls les grands opérateurs privés seront en mesure de se porter candidats. S'agissant d'un réseau dont la mise en œuvre n'est pas extrêmement complexe, il aurait été utile, à notre sens, de faire une place à des entreprises plus petites, sans les placer dans une situation de sous-traitance.

En outre, si la proposition de loi associe les collectivités territoriales, puisque leurs organes délibérants devront se prononcer sur la délivrance des titres d'occupation du domaine public, aucune garantie n'est apportée quant aux éléments de politique tarifaire qui s'appliqueront pour l'exploitation de ces bornes. Comment seront fixés les tarifs d'exploitation ? Quelles seront les conditions de vente d'électricité à ces opérateurs ? Sommes-nous en mesure de solliciter des tarifs préférentiels ? Quel contrôle public pourra s'exercer sur l'opérateur ? À ce stade, aucune de ces questions n'a obtenu de réponse suffisamment précise. Peut-être pourrez-vous nous apporter de nouveaux éléments, madame la secrétaire d'État ?

En première lecture, vous nous avez assuré que le Gouvernement veillerait à l'équilibre global du dispositif pour faire en sorte « que le tarif soit à peu près le même sur tout le territoire », et surtout pour que « tout le territoire soit à peu près maillé ». Cela fait beaucoup d'« à peu près » !

Autre zone d'ombre : le maillage proprement dit. Il sera national, nous dit-on, mais comment sera-t-il constitué dans chaque région ? Si l'on peut penser que les autoroutes et les zones les plus densément peuplées seront rentables, et donc rapidement équipées, quelles obligations précises pèseront sur le ou les opérateurs pour que ne subsistent pas de zones blanches ? Là encore, nous manquons d'éléments.

Nous nous retrouvons une fois de plus dans une situation où il s'agit de faire confiance au privé pour remplir une mission d'intérêt général. Nous craignons malheureusement, car nous le savons d'expérience, qu'en l'absence d'obligations précises pesant sur les futurs opérateurs, ceux-ci n'iront planter des bornes que là où la rentabilité est assurée.

Une autre question se pose : quel sera le niveau de rétribution des opérateurs ? Là encore, l'exemple d'Ecomouv' invite à la méfiance. Si l'on souhaite enfin que la voiture électrique ne soit pas seulement une seconde voiture réservée aux déplacements urbains des ménages aisés, l'existence de bornes de recharge rapide sur l'ensemble du territoire est indispensable.

Le débat sur l'avenir du véhicule électrique reste cependant ouvert. La recherche dans le domaine des véhicules propres évolue vite et d'innombrables questions se posent, comme celle de la consommation des bornes de recharge rapide en termes d'intensité – cette question ne manquerait pas de se poser si le véhicule électrique devait être, dans un proche avenir, victime de son succès.

Tout en restant conscients de ses limites, nous voterons donc ce texte avant tout parce qu'il témoigne à nos yeux d'un certain volontarisme, à quelques mois du débat sur la transition énergétique.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, nous examinons ce soir, en deuxième lecture, la proposition de loi facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public. Cette belle initiative parlementaire est la traduction de plusieurs des trente-quatre plans de la « nouvelle France industrielle » que M. Montebourg, ministre du redressement productif, a présentés en septembre 2013. Cette proposition de loi opérationnelle et pragmatique est à la fois incitative et novatrice.

Comme l'a déjà très bien expliqué Mme la rapporteure, le développement du véhicule électrique est un enjeu énergétique, écologique et industriel majeur pour la France. Le constat est partagé : la France est un pays pionnier de l'industrie automobile, un secteur où elle est en pointe. Citons à titre d'exemple la Zoé de Renault produite à Flins, dont les moteurs sont assemblés dans les usines du constructeur à Cléon. Cependant, même si la France possède le premier parc de bornes de recharge en Europe et le troisième dans le monde, le développement des voitures électriques demeure très limité. Les statistiques en attestent : en 2013, les nouvelles immatriculations ont bondi de 50 % par rapport à 2012 mais la voiture électrique ne représente que 0,5 % du marché automobile français. Ce faible niveau est principalement lié au coût élevé des batteries, mais aussi au manque d'infrastructures de recharge, qui constitue un frein psychologique à l'achat.

Et pourtant, le véhicule électrique change la vie de ceux qui l'ont expérimenté : propre, écologique, sans émissions polluantes, silencieux et économique.

Autre constat intéressant : le véhicule électrique n'est pas réservé aux seuls habitants des grandes villes et des grandes agglomérations. Les statistiques des douze premiers mois de vente de la Renault Zoé montrent l'importance de son utilisation dans les villes de moins de 50 000 habitants, où les transports en commun ne sont pas toujours suffisamment développés et où les trajets entre le domicile et le travail ne sont pas toujours desservis.

Pour moi qui suis élue d'une région de montagne, ce constat prend tout son sens. C'est pourquoi je tenais à intervenir sur cette proposition de loi : non seulement pour soutenir ma collègue de l'Ariège, Mme Massat, qui est à l'initiative de cette proposition de loi, mais aussi afin de rappeler que la voiture électrique a toute sa place dans les secteurs ruraux et de montagne. Elle offre en effet une solution économique aux habitants des zones périphériques, mais aussi en montagne où les transports en commun ne sont pas toujours aussi performants qu'en ville.

Et pourtant, le maillage se concentre dans quelques grandes villes, puisque quatre mille des six mille bornes du réseau national se situent à Paris.

Pour éviter l'apparition et le développement de zones blanches et pour pallier ce déséquilibre, il faut encadrer le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public. C'est le sens de cette proposition de loi dont l'objectif prioritaire est bien de faire évoluer cette tendance en résorbant les inégalités de couverture territoriale des infrastructures de recharges qui existent malgré les efforts des collectivités locales.

Ainsi, les futurs projets d'infrastructures nationales seront implantés sur le territoire communal, en accord avec les collectivités locales concernées et sans redevance pour occupation du domaine public. Il s'agit bien là de faciliter l'émergence d'un maillage national confié à l'État en concertation avec les collectivités locales, de contribuer à la visibilité du réseau de recharge par l'équipement des voies les plus fréquentées en bornes de recharge rapide ou de recharge accélérée, et d'anticiper l'extension future de l'usage du véhicule électrique pour les trajets interurbains.

Pour ce faire, la proposition de loi – à laquelle nos collègues sénateurs ont apporté des garanties supplémentaires – autorise le lancement d'un ou de plusieurs opérateurs nationaux chargés d'installer, d'exploiter et d'entretenir ce réseau national d'infrastructures de bornes de recharge.

Tout en restant vigilante quant au champ d'application des opérateurs nationaux, qui seront exonérés de redevance pour occupation du domaine public, vigilante aussi quant à l'accès équitable des citoyens aux infrastructures de recharge sur tout le territoire, s'agissant notamment de la nécessaire homogénéité des services et des tarifs liés à l'usage des infrastructures, et vigilante enfin quant au respect des règles de concurrence dans la gestion des services appelés à se développer sur les aires de stationnement où seront installées ces bornes, concernant les futurs services d'aide à la mobilité, notamment, je vous invite vivement à voter ce texte précurseur de notre façon de se déplacer, qui vient enfin supprimer les verrous au développement de la voiture électrique sur l'ensemble de notre territoire, en milieu rural comme en milieu urbain, et qui s'inscrit pleinement dans la transition énergétique en permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions atmosphériques locales.

En clair, ce texte affiche la volonté qu'a la France de redresser son industrie et de montrer la voie de l'exemplarité énergétique et environnementale. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

M. le président. La parole est à Mme Françoise Descamps-Crosnier.

Mme Françoise Descamps-Crosnier. Après cette journée consacrée à la simplification, j'ai plaisir à vous retrouver, chers collègues, pour aborder un texte qui, en un seul

article comptant trois alinéas, vise à faciliter le déploiement à l'échelle nationale d'un réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques : c'est à saluer !

Nous sommes désormais tous convaincus sur ces bancs de l'immense intérêt du véhicule électrique pour notre pays. Les trois piliers du développement durable s'y retrouvent.

Le pilier économique est évident : le véhicule électrique et son environnement logistique imposent des efforts conséquents en matière de recherche et de développement, comme en témoignent les deux plans de reconquête industrielle et les programmes d'investissement d'avenir qui concernent ce secteur. Au-delà de l'activité de recherche et développement, c'est un secteur en pleine expansion qui, l'an dernier, a connu une croissance de 55 % et qui représente un peu plus de 3 % de parts de marché. Soulignons que plusieurs industriels français ont pris de l'avance. Ils ont pris une part de risque pour acquérir une technologie précieuse, et ils trouvent les pouvoirs publics à leurs côtés pour avancer avec eux. Nous ne partons pas de rien : avec déjà plus de huit mille bornes, nous sommes le premier pays en Europe et le troisième au monde en termes d'équipement.

S'agissant du pilier social, intimement lié à la question économique, il concerne principalement les emplois qui sont à la clé alors qu'une grande part des activités de production liées au véhicule électrique sont implantées en France. Je songe par exemple, pour bien le connaître, au véhicule Zoé, produit dans l'usine Renault de Flins-sur-Seine, dans les Yvelines, à quelques dizaines de kilomètres seulement d'ici. Son moteur est fabriqué à Cléon, un tout petit peu plus loin. Ce sont déjà plusieurs familles qui dépendent du succès – ou de l'échec – du véhicule électrique.

Troisième pilier du développement durable, l'intérêt environnemental est manifeste, comme en témoignent les mesures très fortes qui ont été annoncées par Mme Royal lors du Conseil des ministres du 18 juin. J'ajoute qu'à l'heure où la pollution atmosphérique touche directement près de 60 % des Français, encourager le véhicule électrique revient à se donner les moyens de lutter efficacement contre la pollution de l'air. Je crois que les Franciliens se sentent particulièrement concernés.

Si j'osais, j'ajouterais un volet territorial, dont la réalité est évidente dans la proposition de loi qui nous occupe ce soir. Le texte réserve en effet une place importante – et même première – aux initiatives locales. Ce sont bien les territoires qui ont fait le choix, ces dernières années, en premier, de s'équiper pour recevoir au mieux le véhicule électrique et encourager son développement. Il faut leur rendre cet hommage. Il s'agit donc de conforter ces dynamiques locales, comme, par exemple, en Seine-Aval, qui va s'équiper d'une centaine de bornes, en plus de la cinquantaine déjà existantes, d'ici à 2015.

Il convient maintenant, pour compléter l'action de ces territoires qui ont pris une longueur d'avance, que l'État ou ses opérateurs puissent agir en cas de carence locale. L'objectif est bien d'assurer un maillage complet du territoire dans une optique d'égalité, mais aussi d'aménagement des territoires autant que d'efficacité économique.

Ainsi nous mobilisons un levier de croissance verte, qui doit nous permettre de favoriser l'essor industriel d'un secteur clé pour notre économie. Nous avons fait le choix de soutenir l'émergence de ce marché avec le plan automobile, dès juillet 2012, qui prévoyait une aide à l'achat pour les particuliers, une politique volontariste d'intégration du véhicule électrique dans le parc automobile de l'État, de

l'ordre de 25 %, ainsi qu'une aide aux collectivités qui s'engagent dans le déploiement des infrastructures de recharge.

Plusieurs mesures ultérieures sont venues conforter cette orientation, comme le programme des investissements d'avenir, que j'ai déjà évoqué. Je n'y reviens pas. Je tiens néanmoins à saluer particulièrement la décision du Gouvernement de modifier le décret instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres : le dispositif d'aide est désormais harmonisé, et ce, quel que soit le mode de commercialisation, ce qui est heureux. Le ministre de l'économie s'était engagé à trouver une solution lors de son audition par la commission des affaires économiques, en avril dernier. Il a tenu parole.

Demain, avec le projet de loi qui vise à construire le nouveau modèle énergétique français, nous ferons davantage encore pour inscrire la mobilité durable dans le paysage français, avec une action à plusieurs niveaux. Il s'agira tout à la fois de renforcer et de pérenniser le bonus à l'achat d'un véhicule électrique, de développer le nombre de points de recharge avec un objectif de 7 millions d'ici à 2030, dont 10 000 d'ici à la fin de l'année, ou bien encore de renforcer l'exemplarité de l'État et de ses établissements publics dans le cadre du renouvellement de leurs flottes de véhicules.

En jouant son rôle de stratège, l'État contribue à réduire la fracture territoriale en complétant le maillage existant là où les besoins se font sentir, ce que l'initiative locale seule n'aurait pu permettre. Cette loi, finalement, bénéficiera à nos territoires et à nos concitoyens, à notre industrie et à notre environnement. Voilà pourquoi, mes chers collègues, je vous appelle à la voter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. le président. La discussion générale est close.

DISCUSSION DES ARTICLES

M. le président. J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, l'article de la proposition de loi sur lequel les deux assemblées n'ont pu parvenir à un texte identique.

Article 1^{er}

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 1 et 2, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour les soutenir.

M. François-Michel Lambert. Ces deux amendements sont liés.

L'amendement n^o 1 vise à rendre accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, à compter du 1^{er} janvier 2016, l'ensemble des bornes de recharge installées sur la voirie et l'espace public. En effet, le décret n^o 2006-1658 du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007 définissent les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics. Toutefois, il n'est pas appliqué aux places de parking équipées de bornes de recharge.

L'amendement n^o 2, qui est de repli, est plus facile à mettre en œuvre puisqu'il s'applique seulement aux bornes de recharge de véhicules électriques qui seront installées à compter du 1^{er} janvier 2015. Aujourd'hui, une personne à mobilité réduite qui souhaite utiliser un véhicule électrique

n'a pas l'assurance d'avoir accès aux bornes, et ne l'aura pas davantage si nous continuons à installer des équipements selon des normes qui ne sont pas adaptées à la mobilité réduite.

M. le président. Quel l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

Mme Frédérique Massat, rapporteure. Ces amendements sont satisfaits par le droit actuel. En effet, l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées dispose que « la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

Ce même article oblige chaque commune ou EPCI à élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

J'entends votre préoccupation, monsieur Lambert : si vous avez déposé ces amendements, c'est parce que la loi n'est pas appliquée. Mais aujourd'hui, nous avons un texte de loi qui le prévoit déjà. Vous l'avez dit dans votre propos introductif, le texte sur la transition énergétique abordera la problématique du véhicule électrique et de la mobilité. Le travail qui va être mené en commission laissera du temps pour la concertation. Encore une fois, des dispositions légales existent déjà dans ce domaine ; y ajouter des éléments supplémentaires ne permettra pas de garantir qu'elles seront mieux appliquées demain sur le terrain.

La concertation est donc nécessaire ; il faudra travailler également avec les associations, qui font remonter le problème. Nous avons examiné cet après-midi un texte sur la simplification : nous essayons, au regard des textes existants, de voir ce qui est appliqué et ce qui ne l'est pas. En l'occurrence, le droit existe. Vos amendements, monsieur Lambert, sont donc satisfaits.

Aussi, je vous propose, cher collègue, de retirer ces amendements. Faute de quoi, j'émettrai un avis défavorable. Nous pourrions approfondir cette question lors de l'examen du texte qui nous sera prochainement soumis, en commission, puis dans l'hémicycle. Nous pourrions peut-être alors essayer de comprendre pourquoi la loi actuelle n'est pas appliquée et la compléter ou la préciser, le cas échéant.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Même avis que Mme la rapporteure, pour les mêmes raisons.

Je sollicite le retrait de ces amendements.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. J'entends ce que vous dites. En tout état de cause, 8 000 places de parking équipées de bornes de recharge ne sont pas conformes puisqu'elles sont postérieures à la loi de février 2005. En outre, il est tout de même extraordinaire de constater qu'aujourd'hui, en France, les nouvelles places de parking équipées d'une borne de recharge électrique ne sont pas conformes à notre droit !

Nos deux amendements – notamment le second – sont simples. La loi que vous venez de citer, madame la rapporteure, et ses références à une chaîne du déplacement et à

l'intermodalité des systèmes de transport : voilà ce qui est compliqué pour les acteurs qui doivent se référer à des décrets ou à des articles de loi qui sont bien loin de la réalité du terrain !

Lorsque je déciderai, au nom d'une collectivité, de réaliser une place de parking avec une borne de recharge électrique, je me référerai à une loi, celle que nous allons voter ce soir, et je saurai précisément ce qu'il en est du dimensionnement et d'autres éléments. Je regrette donc que la disposition que je propose ne puisse y figurer.

Cela étant, je ne veux pas engager un bras de fer. Nous en reparlerons dans le cadre de la loi sur la transition énergétique, mais il est fort regrettable que nous ne soyons pas capables collectivement, même si j'ai bien compris qu'il y a d'autres contraintes, d'intégrer cette question dans une loi qui précise clairement les obligations à respecter pour une collectivité ou un opérateur privé qui installe une borne de recharge sur l'espace public.

Vous avez été extrêmement précise, madame la rapporteure, mais je n'ai pas pu retenir tous les éléments que vous avez cités, car c'est extrêmement compliqué.

Par solidarité, je vais retirer les deux amendements, mais je le regrette fortement.

(Les amendements n^{os} 1 et 2 sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. Alain Leboeuf, pour soutenir l'amendement n^o 3.

M. Alain Leboeuf. Conformément à ce que j'ai indiqué tout à l'heure, j'estime que le texte va dans la bonne direction, mais j'insiste à nouveau sur le fait que les collectivités qui ont fait preuve de volontarisme politique, qui se sont déjà lancées dans ces projets, qui ont investi sur leur territoire vont, demain, se sentir pénalisées par rapport à celles qui ont traîné les pieds et qui verront leur territoire totalement équipé sans dépenses d'investissement ou de fonctionnement.

Cet amendement vise à ce que les opérateurs prennent en compte, dans un territoire donné, les équipements qui sont déjà en place et les intègrent dans leur projet global.

Il est très important de prendre soin de tous les élus qui ont manifesté cette volonté depuis plusieurs années, avant que nous n'élaborions ce texte, que je suis prêt à défendre, sous cette condition.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Frédérique Massat, rapporteure. Je suis désolée de répondre à notre collègue Leboeuf, avec qui nous avons collaboré pour améliorer ce texte, que je suis défavorable à son amendement.

Comme nous l'avons expliqué en commission lors de la première lecture, l'opérateur national, qui installera un réseau de bornes essentiel, va intervenir là où les collectivités n'interviennent pas.

Celles-ci – vous en êtes un témoin puisque vous l'avez fait sur votre territoire, monsieur Leboeuf – ont décidé de déployer un réseau de bornes, pour répondre à des besoins, à des problématiques spécifiques à leur territoire. Au regard du faible déploiement de ces réseaux dans certains territoires, il était nécessaire d'avoir un opérateur national. C'est pour

cette raison que le Gouvernement a accepté cette proposition de loi qui prévoit, pour assurer ce déploiement, un transfert de compétences des collectivités vers l'État.

J'en profite pour répondre à M. Carvalho qu'aucune redevance ne sera payée à l'opérateur national. Il ne s'agit pas d'Ecomouv' : cet opérateur ne sera pas rémunéré par l'État. Un cadre sera fixé par l'État : deux régions au minimum et un aménagement équilibré. L'opérateur, compte tenu de ces données, devra élaborer son modèle économique puisqu'il n'y aura pas de rétribution de la part de l'État. Dès lors, on ne peut pas lui demander d'assumer le fonctionnement, l'entretien ou l'exploitation des bornes que les collectivités auraient mises en place sur le territoire. Sinon, aucun opérateur ne se portera candidat.

Encore une fois, il s'agit d'un réseau essentiel qui assurera le maillage du territoire, sans pour autant se substituer aux collectivités. L'ADEME a modifié les critères d'éligibilité pour permettre à des territoires qui ne le pouvaient pas d'accéder à ses aides. L'équilibre est respecté entre les collectivités territoriales, d'un côté, et l'opérateur national, de l'autre. Si, demain, on demande à l'opérateur national de prendre en charge des bornes dont il n'aura décidé ni du nombre ni de la répartition, ce maillage ne verra pas le jour. Voilà pourquoi j'émet un avis défavorable.

Que l'on me permette de remercier en quelques mots nos collègues qui ont apporté leur soutien au texte et qui en ont suivi l'élaboration, en particulier MM. Leboeuf et Benoît. Nous nous inscrivons tous dans la continuité d'une politique dont le Grenelle de l'environnement est l'origine. La loi sur la transition énergétique dont nous débattons dans quelques semaines répondra aux interrogations qui ont été soulevées et complètera utilement le texte. Celui-ci est un maillon : nous devons agir avec réactivité et rapidité. C'est pourquoi nous souhaitons l'adoption conforme du texte ce soir afin de procéder rapidement à la mise en place des bornes. Pour autant, nous ne sommes pas à la fin de l'histoire, qui continuera avec Mme la ministre de l'écologie et l'examen de la loi sur la transition énergétique. Je suis persuadée que nous continuerons à améliorer le dispositif qui naît ce soir grâce à vous, mes chers collègues ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Thierry Benoît. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Je compléterai les propos de Mme la rapporteure en conservant à l'esprit votre préoccupation d'une réelle concertation avec les collectivités locales en vue d'une implantation équilibrée des bornes sur l'ensemble du territoire, monsieur le député Leboeuf. Que l'entretien des bornes qu'elles ont installées soit à la charge des collectivités qui ont été précurseurs dans ce domaine découle du principe de la maîtrise d'ouvrage. Pour autant, il convient de mener un travail avec des opérateurs privés à même de développer d'autres dispositifs. Dans un territoire rural comme celui dont vous ou Mme la rapporteure êtes les élus, un maillage équilibré de l'ensemble du territoire est nécessaire. La proposition de loi prévoit une concertation. Quant à la validation du plan régional ou national de développement par un opérateur privé, dont la loi prévoit qu'il coïncide avec un aménagement du territoire équilibré, elle relève d'une décision conjointe des ministres de l'environnement et de l'économie.

Par conséquent, l'exemption de redevance des opérateurs privés sera bien conditionnée à un maillage équitablement réparti sur l'ensemble du territoire, que plusieurs opérateurs ont appelé de leurs vœux. Je vous propose donc, monsieur le député Leboeuf, de retirer votre amendement tout en gardant à l'esprit que nous souhaitons un maillage bien équilibré et qu'il existe dans la loi des dispositifs de contrôle des plans proposés par les opérateurs privés afin que ce maillage soit efficace. Par la suite, nous porterons une attention toute particulière aux collectivités locales ayant été précurseurs dans le cadre d'un projet de loi distinct qui sera présenté dans quelques semaines.

M. le président. La parole est à M. Alain Leboeuf.

M. Alain Leboeuf. À propos de la concertation que j'appelle de mes vœux, je n'ai rien à dire. Ce point a été travaillé, le texte est clair et je ne suis pas inquiet, les collectivités et les opérateurs se concerteront. En revanche, on disposait jusqu'à présent du bonus-malus, il me semble, madame la secrétaire d'État, que vous inventez ce soir le bonus aux mauvais élèves. Concrètement, des appels ont été lancés au moins de janvier 2013 selon lesquels il serait bon que tout un chacun s'emploie à déployer sur le territoire national un réseau de bornes, en vue de quoi l'État mettrait sur la table une subvention à l'investissement de 50 %, ce qui constituait tout de même une forte incitation à répondre auxdits appels. Certains se sont lancés et ont déployé les infrastructures en pleine concertation avec l'État et spécialement l'ADEME. Par conséquent, ne vantez pas aujourd'hui les bons plans que les opérateurs imagineront pour mieux déplorer ceux qui l'ont été par les collectivités et dont la rentabilité et la densification ne sont pas les mêmes.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Nous ne disons rien de tel !

M. Alain Leboeuf. Nous inventons ce soir un bonus aux mauvais élèves et un malus à ceux qui ont osé et répondu aux appels à projets, dont je fais partie, ce que je ne regrette en aucun cas.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement ?

M. Alain Leboeuf. Bien entendu, je maintiens mon amendement. Nous devons expliquer aux opérateurs qu'il leur faudrait se rapprocher des collectivités volontaires désireuses de conserver la totalité de leur réseau et au moins les inciter à entrer en contact avec tel département ou telle ville déjà équipé afin de déterminer si des accords sont possibles.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Frédérique Massat, rapporteure. Je ne peux pas vous laisser dire, monsieur Leboeuf, qu'il existe un bonus aux mauvais élèves et un malus pour les bons ! Honnêtement, l'opérateur national n'ira pas dans les territoires dont vous parlez. Nous discutons ici d'un réseau essentiel, ce qui veut dire qu'il n'aura pas la même capacité d'irrigation que celle des collectivités. Nous travaillons ici à un maillage essentiel.

M. Alain Leboeuf. Vous vous dévoilez !

Mme Frédérique Massat, rapporteure. Pas du tout ! On ne peut pas demander à un opérateur national, ni à plusieurs, de prendre en charge l'exploitation des opérations déjà initiées par les collectivités locales, ce n'est pas possible !

M. Alain Leboeuf. Et les zones blanches ?

(*L'amendement n° 3 n'est pas adopté.*)

(L'article 1^{er} est adopté.)

VOTE SUR L'ENSEMBLE

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Je tiens tout d'abord à vous remercier, monsieur le président. Vous présidez des séances de nuit les unes après les autres avec une patience et une rigueur égales grâce auxquelles nos débats se déroulent bien. Permettez-moi donc ce petit satisfecit! Je remercie également Mme la rapporteure dont le texte n'avait initialement pas l'air de grand-chose mais qui concerne bien l'avenir de la France et sa capacité à déployer des voitures électriques. Merci, madame la secrétaire d'État, on ne se quitte plus! Nous avons rendez-vous tous les soirs pour discuter de textes très concrets et très pragmatiques qui vont changer la vie des Français! C'est là leur principale qualité.

M. Thierry Benoit. C'est vrai!

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Nous ne discutons pas de conceptuel ou de sociétal un peu fumeux, comme il arrive. Notre commission des affaires économiques, comme M. Benoit le sait bien, traite de la vie concrète des Français. Nos collègues, M. Leboeuf en particulier, ont posé d'excellentes questions à propos du déploiement des bornes. En tant que président de la commission des affaires économiques, je veillerai tout particulièrement à ce que le déploiement du réseau soit harmonieux et se fasse dans tout le pays simultanément, faute de quoi nous louperons la marche. Si seuls quelques territoires sont équipés, nous aurons fait le contraire de ce

que nous voulons faire. Nous veillerons à l'émergence d'un grand réseau et je sais pouvoir compter sur votre vigilance, madame la secrétaire d'État!

M. Thierry Benoit. Très bien!

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, demain, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Vote solennel du projet de loi relatif à la délimitation des régions ;

Discussion en procédure d'examen simplifiée de quatre accords internationaux ;

Lecture définitive du projet de loi de finances rectificative pour 2014 ;

Lecture définitive du projet de loi de règlement du budget et approbation des comptes de l'année 2013 ;

Lecture définitive du projet de loi de financement rectificative de la Sécurité sociale pour 2014 ;

Commission mixte paritaire sur le projet de loi pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

La séance est levée.

(La séance est levée, le, mercredi 23 juillet 2014 à une heure quarante.)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu..... 1 an	203,70
33	Questions..... 1 an	150,80
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu..... 1 an	183,10
35	Questions..... 1 an	109,40
85	Table compte rendu..... 1 an	38,70

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 17 décembre 2013 publié au *Journal officiel* du 19 décembre 2013

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : 01-40-58-75-00 – Accueil commercial : 01-40-15-70-10 – Télécopie abonnement : 01-40-15-72-75

Prix du numéro : 3,80 €
(Fascicules compte rendu et amendements)