

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIV^e Législature

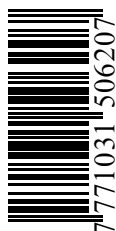
SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Séances du jeudi 21 mai 2015

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	4779
2 ^e séance	4811
3 ^e séance	4859

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

235^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 21 mai 2015

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. DAVID HABIB

1. Transition énergétique (p. 4781)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 4781)

Article 7 *ter* (p. 4781)

Amendement n° 375

Mme Sabine Buis, rapporteure de la commission spéciale

Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Rappel au règlement (p. 4782)

M. Bertrand Pancher

M. le président

Article 8 (p. 4782)

Amendements n° 376, 468, 469, 377

Amendements n° 292 rectifié, 524 rectifié, 776

M. Denis Baupin, rapporteur de la commission spéciale

Amendements n° 989 rectifié, 967

Suspension et reprise de la séance (p. 4785)

Amendements n° 470, 191, 988 rectifié, 968 rectifié, 192, 427

Suspension et reprise de la séance (p. 4786)

Rappels au règlement (p. 4787)

M. Bertrand Pancher

M. François Brottes, président de la commission spéciale

M. Julien Aubert

M. le président

Article 8 (*suite*) (p. 4787)

Amendements n° 829, 969, 613, 970 rectifié

Article 8 *bis* A (p. 4789)

Amendements n° 194, 576

Amendements n° 472, 614, 897, 924 rectifié

Article 9 AA (p. 4791)

Amendement n° 10

M. Philippe Plisson, rapporteur de la commission spéciale

Article 9 B (p. 4791)

Amendements n° 1000, 251

Article 9 (p. 4793)

Amendements n° 1001, 1033, 11

Amendements n° 735, 359

Amendements n° 360, 835, 1002, 984 rectifié, 1003

Amendements n° 473, 527, 474, 12

Amendements n° 1004, 1005, 1006 et 1007, 252

Article 9 *bis* AA (p. 4795)

Amendements n° 997, 1010 (sous-amendement)

Article 9 *bis* A (p. 4796)

Article 9 *bis* (p. 4796)

Amendements n° 998, 888, 999, 14, 113

Article 10 (p. 4800)

Amendement n° 836

Amendements n° 830, 832, 756, 55, 765, 834, 764, 15, 56

Article 10 *bis* (p. 4801)

Amendement n° 590

Article 11 (p. 4802)

Amendements n° 593, 772

Amendements n° 475, 246, 418, 615, 866, 581, 16, 773

Amendements n° 583, 774

Article 12 (p. 4803)

Amendements n° 476, 477, 65, 378, 478, 57, 616

Article 12 *bis* (p. 4805)

Amendement n° 68

Article 12 *ter* A (p. 4805)

Article 12 *ter* (p. 4805)

Amendement n° 17

Rappel au règlement (p. 4805)

Mme Barbara Pompili

Article 13 (p. 4806)

Amendements n° 757, 528, 1009, 22 rectifié

Article 13 *bis* A (p. 4806)

Article 13 *bis* (p. 4806)

Amendement n° 1024

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 4810)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. DAVID HABIB

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Nouvelle lecture (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte (n^{os} 2611, 2736).

Le temps de parole restant pour la discussion de ce texte est de deux heures quarante-quatre minutes pour le groupe SRC, dont 221 amendements restent en discussion, trois heures cinquante minutes pour le groupe UMP, dont 179 amendements restent en discussion, quarante-neuf minutes pour le groupe UDI, dont 25 amendements restent en discussion, vingt-neuf minutes pour le groupe RRDP, dont 27 amendements restent en discussion, vingt-cinq minutes pour le groupe écologiste, dont 122 amendements restent en discussion, vingt-cinq minutes pour le groupe GDR, dont 22 amendements restent en discussion.

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles, s'arrêtant à l'article 7 *ter*.

Article 7 *ter*

M. le président. La parole est à M. Patrice Carvalho, pour soutenir l'amendement n^o 375.

M. Patrice Carvalho. Monsieur le président, n'oubliez pas d'ajouter les dix minutes de temps de parole auxquelles notre groupe a droit.

M. le président. N'ayant pas présidé la séance hier, je ne suis pas au courant.

M. François Brottes, *président de la commission spéciale.* C'est dix minutes par article.

M. le président. On vient de me prévenir que rien n'a été omis, que votre demande a été prise en compte : vous pouvez donc être rassuré.

M. Patrice Carvalho. Par le présent amendement, nous souhaitons répondre aux difficultés soulevées par la manière dont sont relevés les compteurs, en fait sur la qualité de ces relevés, et sur les effets pour les consommateurs en termes de rattrapage de factures. Il y a encore une dizaine d'années, les relevés étaient exclusivement effectués par les agents EDF-GDF. Leur mission s'étendait au-delà du simple relevé, ils étaient notamment attentifs à l'état du réseau, aux petits problèmes techniques. En outre, ils pouvaient signaler les difficultés de paiement. En fait, ils étaient de réels médiateurs.

Les opérateurs procèdent désormais par appel d'offres pour sous-traiter l'opération de relevé. Le premier critère est devenu celui de la rentabilité, et certains sous-traitants imposent des rythmes de relevés peu acceptables. Pour tenir les objectifs, certains remplissent leur grille au jugé lorsqu'ils ne trouvent pas l'abonné chez lui. D'autres envoient leurs factures si rapidement qu'elles parviennent au consommateur avant même l'expiration du délai de l'auto-relevé !

Pour mettre un terme à de tels désordres, nous proposons d'interdire la sous-traitance de cette activité en autorisant les seuls personnels des fournisseurs à accéder au compteur ou, plus précisément, aux ouvrages relatifs à la distribution de gaz naturel et d'électricité, pour reprendre la terminologie de l'article 7 *ter*.

M. le président. La parole est à Mme Sabine Buis, rapporteure de la commission spéciale, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n^o 375.

Mme Sabine Buis, *rapporteure de la commission spéciale.* Mon cher collègue, le problème que vous soulevez ne peut être résolu par une modification de l'article L. 111-6-7 du code de la construction et de l'habitation telle que vous la proposez. En effet, cet article vise uniquement à faciliter l'accès au distributeur d'électricité et de gaz aux ouvrages relatifs à la distribution de gaz naturel et d'électricité pour l'exercice de leurs missions définies par les articles L. 432-8 et L. 326-8 du code de l'énergie.

Cependant les missions mentionnées à ces articles ne concernent pas que la pose ou le relevé des compteurs, mais aussi, par exemple, la réalisation de travaux. La mesure que vous proposez aurait des effets disproportionnés. Aussi, je vous suggère de retirer votre amendement. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Ségolène Royal, *ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.* Même avis que la commission. La plupart des opérations étant externalisées, les supprimer poserait un problème et se ferait aux dépens du consommateur.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Carvalho ?

M. Patrice Carvalho. Je le maintiens car la réponse de Mme la rapporteure n'a aucun rapport avec les relevés de compteurs.

(L'amendement n° 375 n'est pas adopté.)

(L'article 7 ter est adopté.)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour un rappel au règlement.

M. Bertrand Pancher. Des amendements ayant été déposés hors délai à l'article 8, nous souhaiterions, au titre de l'article 55 alinéa 6, que l'examen de cet article donne lieu à temps de parole supplémentaire.

M. le président. Le Gouvernement ayant déposé après l'expiration du délai quatre amendements, un temps supplémentaire est attribué à chaque groupe et aux députés non inscrits en application de l'article 55, alinéa 6, du règlement. Vous avez donc satisfaction, monsieur le député.

M. Julien Aubert. Pour tous les groupes ! *(Sourires.)*

Article 8

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n°s 376, 468, 377 et 469, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 376 et 468, puis 377 et 469 sont identiques.

La parole est à M. Patrice Carvalho, pour soutenir l'amendement n° 376.

M. Patrice Carvalho. L'État s'est engagé dans la promotion des carburants alternatifs dans le but de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air. Les carburants alternatifs, bien que carbonés, contribuent à une diminution des polluants atmosphériques tels que les particules fines et les oxydes d'azote et des émissions de CO₂ par rapport aux carburants classiques et participent ainsi aux objectifs du Gouvernement.

Pour assurer un développement des carburants alternatifs, le système des certificats d'économies d'énergie – CCE – n'est pas le plus adapté. Inclure les carburants alternatifs entraîne de plus une contrainte accrue sur des entreprises qui investissent dans l'énergie propre pour développer ces carburants qui contribuent aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le présent amendement vise donc à exclure les carburants alternatifs – GPL, GNV, E85, électricité – du dispositif des certificats d'économies d'énergie. Il permet de recentrer le dispositif CEE sur les carburants conventionnels qui représentent 98 % du marché. Cet amendement n'aura donc pas de conséquence sur l'objectif national d'économies d'énergies.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, pour soutenir l'amendement n° 468.

M. Julien Aubert. Madame la ministre, bonjour ! Monsieur le président de la commission, bonjour !

M. François Brottes, *président de la commission spéciale.* Vous êtes en forme ! *(Sourires.)*

M. Julien Aubert. Il est peut-être utile d'introduire une discrimination entre les différents carburants en fonction du degré de pollution de chacun. En excluant les carburants alternatifs du dispositif des certificats d'économies d'énergie, on leur reconnaît une forme de plus-value, notamment pour ce qui concerne la diminution des polluants atmosphériques.

De plus, leurs émissions de carbone sont moindres. Par conséquent, en vertu d'un grand principe d'égalité républicaine, nous proposons dans la mesure où ils sont dans des situations différentes que les règles qui les concernent soient également différentes.

M. le président. Je vous suggère, monsieur Aubert de soutenir votre amendement n° 469.

M. Julien Aubert. Volontiers, monsieur le président, même si le présent amendement ne concerne pas tout à fait le même sujet mais la filière GPL qui distribue les gaz propane, butane, laquelle est l'un des plus petits secteurs énergétiques en France.

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie a été conçu dès l'origine pour de grands opérateurs énergétiques et des énergies de réseau. Dans l'esprit de la loi de 2005, le secteur du GPL n'était pas inclus dans le dispositif des certificats d'économies d'énergie. Dans la phase réglementaire, la France a décidé d'étendre le dispositif à toutes les énergies et le terme « gaz » a été interprété comme le terme générique du gaz naturel et du propane.

La filière GPL a participé ainsi aux trois premières périodes des certificats d'économie d'énergie. Cette filière ne se porte pas très bien et, depuis le commencement, le marché a perdu près de 50 % de ses volumes. Le dispositif étant complexe, cela fragilise les cinq entreprises du secteur.

Le rapport de la Cour des comptes mis en ligne le 16 octobre 2013 souligne l'effet de l'évolution du dispositif sur les entreprises et propose de le revisiter par rapport aux vendeurs de GPL considérés comme fragiles.

Dans cette même logique, le nouveau cadre fixé par la directive européenne relative à l'efficacité énergétique propose d'écarter les petits secteurs énergétiques de l'obligation d'économie d'énergie. Cet amendement vise donc à exclure le secteur du GPL du dispositif des certificats d'économies d'énergie pour la quatrième période, 2018-2020.

Je précise que la France est le seul pays de l'Union européenne à avoir inclus le GPL dans ce dispositif et que cet amendement n'aura pas d'impact sur l'objectif national d'économies d'énergies.

M. le président. La parole est à M. Patrice Carvalho, pour soutenir l'amendement n° 377.

M. Patrice Carvalho. Avec 1,2 % du mix énergétique primaire français, la filière GPL, qui distribue les gaz propane, butane et GPLc, constitue le plus petit secteur énergétique en France. Dès 2004, elle s'était portée volontaire pour participer à la phase initiale des certificats d'économie

d'énergie. Aujourd'hui, ses ventes ont été divisées par deux du fait des économies d'énergies réalisées par ses clients et de la concurrence des autres énergies.

Le rapport de la Cour des comptes du 16 octobre 2013 souligne l'effet de l'évolution du dispositif sur les entreprises et propose à ce titre de porter une attention particulière aux vendeurs de GPL – gaz butane et propane – considérés comme plus fragiles.

La complexité de mise en œuvre du dispositif fragilise de fait les cinq entreprises du secteur. Cet amendement vise donc à exclure le secteur du GPL du dispositif des certificats d'économies d'énergie. L'exclusion du GPL du dispositif des certificats d'économies d'énergie serait conforme à la réglementation communautaire. En effet, le GPL est le plus petit secteur énergétique national et la directive européenne de 2012 invite les États à écarter les petits secteurs énergétiques de l'obligation d'économie d'énergie.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les quatre amendements ?

Mme Sabine Buis, rapporteure. Il n'y a pas, me semble-t-il, de contradictions entre le fait de vouloir promouvoir certains carburants routiers et celui de rechercher une diminution globale de la consommation d'énergie. Dès lors, rien ne s'oppose à ce que les carburants alternatifs demeurent inclus dans le système des certificats d'économies d'énergie.

Le but du dispositif relatif à l'obligation d'économies d'énergie et des certificats d'économies d'énergie prévus par les articles L. 221-1 et suivants du code de l'énergie est d'inciter à économiser l'énergie quelle qu'elle soit, énergie dite propre ou tout autre type d'énergie.

Par ailleurs, introduire une distinction entre les différents types d'énergie risquerait d'inciter d'autres secteurs à réclamer la même exonération, ce qui pourrait, à terme, rendre inefficace le système des économies d'énergie.

Je suggère le retrait de ces amendements, à défaut, j'émettrais un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. L'avis du Gouvernement est également défavorable. L'objectif des certificats d'économies d'énergie est de susciter des économies d'énergie pour tous les types de carburant. Il est donc très difficile d'en exclure tel ou tel.

Votre idée serait de moduler en fonction de la propreté des carburants. Un tel mécanisme serait très compliqué. En fait, la modulation en fonction de la propreté s'effectue par la fiscalité. Ne mélangeons pas les deux outils. De plus, ce serait un signal très négatif d'exclure certaines énergies en termes d'économies d'énergie. Je suggère le retrait de ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Avec l'article 8, nous ouvrons le débat sur les certificats d'économies d'énergie. C'est une bonne chose. La loi sur la transition énergétique, madame la ministre, c'est un peu une Ferrari avec un moteur de 2CV, c'est-à-dire un beau modèle, sans aucune puissance.

En outre, je viens de le découvrir, vous venez de tirer le frein à main, notamment en faisant en sorte que les certificats d'économies d'énergie ne soient pas en mesure de jouer leur rôle.

Le sujet est complexe et peut-être mal connu du grand public, mais il s'agit d'un très bel outil au plan national. On oblige en effet tous les professionnels qui distribuent de l'énergie à réduire chaque année le volume d'énergie produite, faute de quoi il faut payer des pénalités par le biais des certificats d'économies d'énergie.

Tout cela se passait fort bien mais, avec la crise, ce mécanisme ne remplit plus son rôle, un peu comme les crédits carbone au plan européen. Au motif de la crise, on appuie sur la pédale du frein. En conséquence, le marché des certificats d'économies d'énergie s'écroule et le système d'incitation joue de moins en moins son rôle.

Nous avons eu ce débat en commission, nos amis écologistes étant très mobilisés sur cette question.

Une nouvelle obligation est faite portant sur la période 2015-2017. L'ensemble des spécialistes considèrent qu'il faudrait la faire passer de 700 à 1000 térawatts heures. Il est vrai cependant que les obligations supplémentaires dans le domaine du logement notamment viendront augmenter cette contribution.

Mais le compte n'y est pas, au point que le cours des certificats d'économie d'énergie a très fortement chuté, passant de plus de 4 euros le mégawattheure d'énergie finale cumulée et actualisée – CUMAC – à moins de 3 euros.

Pour faire taire la critique selon laquelle nous nous fixerions de grands objectifs sans nous donner les moyens de les atteindre – débat que nous avons eu tout au long de l'analyse de ce texte et qui vous marquera tous, chers collègues, lors du vote de cette loi –, pouvez-vous nous dire, madame la ministre, comment nous pourrions atteindre un volume de l'ordre de 1 000 térawattheure sur la période de 2015-2017, afin que nous puissions au moins disposer de moyens dans ce domaine ?

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Madame la ministre, permettez-moi de clarifier une incompréhension : il ne s'agit pas de moduler, mais de prendre en compte l'impact économique des dispositifs sur une filière, qui est notamment celle du GPL, et de discriminer les carburants en fonction de leur pollution réelle.

Tout d'abord, les carburants alternatifs sont certes, comme vous l'avez dit, un sujet complexe, mais la réglementation européenne permet, dans le premier comme dans le deuxième cas, de les exclure du dispositif. Si nos voisins le font, c'est que n'est pas si complexe.

Les carburants alternatifs peuvent faire débat : les mettrons-nous dans le même panier et imposerons-nous les mêmes obligations d'économies d'énergie à des carburants moins polluants que les autres ? C'est un choix politique. Je propose pour ma part de les exclure du dispositif.

La question du GPL est de nature plus économique. Il s'agit en effet d'un micro-secteur énergétique, dont le volume a diminué de moitié et qui a notamment subi très profondément l'impact des changements de braquet opérés par l'État vis-à-vis de cette filière depuis plusieurs années. Il ne

reste dans ce secteur que quelques entreprises, pour lesquelles ce dispositif est très lourd et qui se plaignent d'être les seules en Europe à y être soumises.

Il y a là un vrai débat : compte tenu de l'impact sur les volumes, dont il a été rappelé qu'ils étaient désormais proches de zéro – ou du moins, pour corriger cette légère exagération du Marseillais que je suis, assez mineurs – et du poids de cette obligation pour ce petit secteur, ne serait-il pas possible de l'exclure, ce qui nous mettrait dans la norme européenne ?

La question n'est pas très complexe : c'est blanc ou noir – soit on inclut ce secteur dans le dispositif des certificats d'économie d'énergie, soit on ne l'y inclut pas. Nous proposons donc de ne pas l'y inclure, comme c'est le cas dans le reste de l'Union européenne.

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

M. Alain Leboeuf. J'évoquerai les certificats d'économie d'énergie. Je suis désolé d'arriver avec quelques minutes de retard, car j'aurais souhaité défendre mon amendement n° 424, mais j'ai malheureusement été retardé dans les transports en commun.

M. Denis Baupin, rapporteur de la commission spéciale. Impossible ! Pas à Paris ! (*Sourires.*)

M. Alain Leboeuf. Une profession très demandeuse de certificats d'économie d'énergie est celle des distributeurs indépendants. Madame la ministre, vous avez dit au Sénat combien il importait que ceux-ci puissent travailler à nos côtés. De fait, plus de 700 000 opérations déjà été réalisées, d'une manière générale, avec les distributeurs. Le groupe socialiste avait du reste émis lui aussi un avis très favorable à cette orientation, sur laquelle nous sommes malheureusement revenus ces derniers jours.

J'aurais souhaité que, dans le même élan, nous puissions discuter des certificats d'énergie, qui doivent participer à cette transition énergétique. Je vous prie donc, monsieur le président, d'avoir l'amabilité de me permettre de revenir sur cet amendement.

(Les amendements identiques n°s 376 et 468 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n°s 377 et 469 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements, n°s 292 rectifié, 524 rectifié, 776, 989 rectifié et 967, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 292 rectifié, 524 rectifié et 776 sont identiques.

La parole est à M. Jacques Krabal, pour soutenir l'amendement n° 292 rectifié.

M. Jacques Krabal. Il s'agit d'un amendement de clarification rédactionnelle. En effet, la définition des économies d'énergie repose sur deux articles du code de l'énergie dont les dispositions s'additionnent. Il nous semble donc nécessaire de clarifier les choses.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour soutenir l'amendement n° 524 rectifié.

M. Jean-Louis Bricout. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, rapporteur de la commission spéciale, pour soutenir l'amendement n° 776.

M. Denis Baupin, rapporteur de la commission spéciale. Il est défendu.

M. le président. La parole est à Mme Sabine Buis, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 989 rectifié.

Mme Sabine Buis, rapporteure. Il est défendu.

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 967.

Mme Ségolène Royal, ministre. En l'état actuel du droit, il est prévu qu'une part des économies d'énergie réalisées dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie – ou CEE – bénéficie à la lutte contre la précarité énergétique, sans toutefois qu'un objectif précis soit fixé ou imposé aux vendeurs d'énergie.

Afin de garantir que cet objectif sera atteint, la commission spéciale a adopté un amendement créant une nouvelle obligation d'économies d'énergie dédiée aux ménages en situation de précarité énergétique, complémentaire à l'obligation qui existe aujourd'hui.

L'obligation d'économies d'énergie attribuée aux vendeurs d'énergie reposera alors sur deux obligations : l'une, générale, au titre de l'article L. 221-1, et l'autre, dédiée aux ménages en situation de précarité énergétique, au titre de l'article L. 221-1-1.

Il est donc superflu de prévoir qu'une part des actions réalisées dans le cadre de l'obligation prévue à l'article L. 221-1 doit bénéficier aux ménages en situation de précarité énergétique, puisque ces actions seront désormais effectuées en application et dans le cadre de l'obligation claire et nette prévue à l'article L. 221-1-1.

Il s'agit donc d'un amendement rédactionnel.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. Sur cet amendement n° 967, la commission a émis un avis défavorable.

Je propose en outre aux auteurs des amendements identiques n°s 292 rectifié, 524 rectifié et 776 de les retirer au profit de mon amendement n° 989 rectifié. En effet, même si nous sommes d'accord sur le fond, la rédaction de ce dernier apporte quelques précisions qui me semblent préférables. L'amendement n° 989 rectifié prévoit notamment que les CEE permettant de financer des actions en faveur des personnes en situation de précarité énergétique doivent représenter au moins un tiers des CEE du dispositif historique.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Sagesse sur l'ensemble de ces amendements.

(Les amendements identiques n°s 292 rectifié, 524 rectifié et 776 sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Madame la ministre, vous ne nous avez toujours pas répondu quant au volume des certificats d'économie d'énergie sur la troisième période. C'est très ennuyeux car, la pression étant très faible – on voit bien

pourquoi : vous brandissez toujours le slogan de l'« écologie non punitive », qui revient à dire que, moins on fait d'efforts, mieux on se porte –, la valeur de certificats d'économie d'énergie s'écroule. On a donc beau dire qu'on affectera tel volume d'économies d'énergie à tel domaine, la contrainte demeurera très faible.

Les professionnels engagés dans le marché des économies d'énergie sont particulièrement déçus par ce qu'ils qualifient de politique laxiste du Gouvernement dans ce domaine.

M. le président. La parole est à M. François Brottes, président de la commission spéciale.

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Sans laxisme, je demande une brève suspension de séance.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à neuf heures cinquante-cinq, est reprise à dix heures.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Sabine Buis, rapporteure. Je souhaite revenir sur la discussion des amendements n^{os} 989 rectifié et 967. Sur le fond, ces amendements signifient bien évidemment la même chose. L'amendement n^o 989 rectifié, sur lequel mes collègues s'étaient alignés, apporte une information complémentaire en précisant qu'un tiers des économies d'énergie bénéficie aux ménages en situation de précarité énergétique. Mais si Mme la ministre veut bien nous confirmer ce point, alors je retirerai l'amendement n^o 989 rectifié, avec un avis favorable pour l'amendement n^o 967.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. La fixation de la part de l'obligation d'économies d'énergie au titre de la précarité énergétique est de nature réglementaire. C'est donc bien volontiers que le Gouvernement s'engage à fixer cette part à hauteur d'un tiers ; il préparera le texte d'application avant la fin du débat parlementaire.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. Je retire l'amendement n^o 989 rectifié.

(L'amendement n^o 989 rectifié est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Tout cela n'est pas très clair ! Si j'ai bien compris, vous créez un dispositif parallèle à hauteur du tiers de ce qui existe déjà. Mais s'agit-il d'un tiers en plus ?

Mme Ségolène Royal, ministre. Oui !

M. Julien Aubert. J'ai donc bien compris : il s'agit d'un tiers en plus. Il apparaît donc à l'UMP que tout cela se fait sans que l'impact en ait été véritablement mesuré. Quelques chiffres : pour un ménage défavorisé, le montant moyen de subvention s'élève à 12 000 euros. Si l'on voulait financer ne serait-ce que 1 % des logements énergétiquement insalubres, concernés par votre dispositif, le coût global serait de

18 milliards d'euros. Selon une très célèbre expression, « Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme », ce qui, dans le milieu énergétique, a évidemment force de loi,...

M. Bertrand Pancher. Loi de Lavoisier !

M. Julien Aubert. Lavoisier, en effet ; certains l'ont reconnu !

Ces 18 milliards d'euros, vous imaginez bien qu'on les retrouvera quelque part ! Or ce qui me turlupine, c'est qu'on les retrouve dans le tarif des énergies, lequel augmentera fortement pour pouvoir faire face à cette obligation.

Je suis donc quelque peu circonspect : s'aventurer dans ce dispositif à double détente semble louable dans son principe, nous en sommes tous d'accord ; mais je préférerais que l'on s'y engage de manière plus prudente, par exemple avec une enquête parlementaire préalable pour en vérifier les conditions d'articulation.

Vous avez entendu le très bon argumentaire de notre collègue Pancher, qui a démonté la mécanique des certificats d'économies d'énergie. Ceux-ci pâtissent aujourd'hui de la crise économique, qui provoque une réduction des volumes, donc des obligations. Il faut faire attention parce qu'on va ajouter à un dispositif qui marche mal un deuxième dispositif dont le coût est non négligeable ; je voulais appeler votre attention sur ce point.

J'ai bien entendu Mme la ministre dire tout à l'heure qu'il fallait faire attention à la complexité ; or j'ai l'impression qu'on ajoute ici de la complexité à la complexité, pour un coût non négligeable.

M. Bertrand Pancher. C'est vrai !

(L'amendement n^o 967 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, pour soutenir l'amendement n^o 470.

M. Julien Aubert. Je l'ai déjà défendu.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. Avis défavorable car cet amendement vise à revenir sur l'adoption par la commission de l'amendement n^o 793.

(L'amendement n^o 470, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sabine Buis, rapporteure, pour soutenir l'amendement n^o 191.

Mme Sabine Buis, rapporteure. Rédactionnel.

(L'amendement n^o 191, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sabine Buis, rapporteure, pour soutenir l'amendement n^o 988 rectifié.

Mme Sabine Buis, rapporteure. Cet amendement n'ayant plus rien à faire ici, je le retire.

(L'amendement n^o 988 rectifié est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n^o 968 rectifié.

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement est très important car il définit la notion de ménage considéré comme en situation de précarité : ainsi que je viens de m'y engager, un tiers des certificats d'économies d'énergie seront consacrés à la précarité.

J'en profite pour vous répondre, monsieur le député Aubert, qu'il y aura effectivement une consultation sur le décret d'application, compte tenu de la nécessité de bien ajuster le dispositif. Un ménage sera considéré en situation de précarité énergétique lorsque le revenu fiscal de référence, compte tenu de la taille du ménage, sera inférieur à un plafond fixé par arrêté du ministre chargé de l'énergie.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. Avis très favorable, cet amendement apportant une précision juridique fort utile.

(L'amendement n° 968 rectifié est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sabine Buis, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 192.

Mme Sabine Buis, rapporteure. Rédactionnel.

(L'amendement n° 192, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Alain Leboeuf, pour soutenir l'amendement n° 427.

M. Alain Leboeuf. Il est défendu.

Je voudrais par ailleurs revenir sur l'amendement n° 424, qui avait pour objet de confier la gestion de l'obligation fioul domestique des distributeurs indépendants à un groupe professionnel. Je rappelle que le Gouvernement avait soutenu cette solution, qui était considérée comme consensuelle : présentée par le groupe socialiste, appuyée par la commission des affaires économiques, elle avait déjà été adoptée par l'Assemblée dans le cadre du projet de loi relatif à la simplification de la vie des entreprises. Il est vraiment important que nous puissions leur donner cette possibilité.

Or, nous serions revenus sur ce point avec un argument de circonstance, qui ne tient plus aujourd'hui car les grossistes ont quitté le comité interprofessionnel, si bien que les distributeurs indépendants restent seuls. Il est donc impossible que nous puissions trouver un accord sans ces grossistes. Je me demande donc comment nous avons pu revenir sur cette intention, qui était partagée unanimement.

M. Denis Baupin, rapporteur. Non !

M. Alain Leboeuf. Comment se fait-il que l'on soit revenu dessus ? Est-ce le résultat de pressions de la part des grossistes ? Je trouve dommage que, dans la distribution des carburants en France, nous ne portions pas une attention toute particulière à ces distributeurs indépendants.

M. Bertrand Pancher. En effet !

M. Alain Leboeuf. Il faut vraiment que nous y regardions de très près. Puisque nous étions unanimes, pourquoi changeons-nous d'avis à la dernière minute ?

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. D'une part, l'accord n'était pas unanime sur le sujet, d'autre part, une concertation est en cours. C'est la raison pour laquelle la commission a émis un avis défavorable, préférant laisser aboutir cette discussion.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. À ce stade du débat, je ne comprends pas bien, monsieur le député : vous présentez tout à la fois des amendements pour supprimer la possibilité de groupements, tels les amendements n° 71 et 427, et des amendements pour encourager la possibilité de groupement.

Il me semble donc contradictoire de demander un groupement unique, comme dans l'amendement n° 424, et de vouloir dans le même temps supprimer une disposition prévoyant que les distributeurs peuvent se regrouper. Je crois que cela mérite une clarification ; j'aimerais bien avoir l'avis de la commission spéciale et de son président.

M. le président. Monsieur le Président, votre expression est sollicitée !

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Je vais essayer de répondre à votre sollicitation, madame la ministre. J'avoue que je suis troublé par le fait que l'on ne permette pas aux plus petits de bénéficier d'un certain nombre de dispositions.

M. Alain Leboeuf. Moi aussi !

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Or, dans cette affaire, c'est un peu « les gros contre les petits » ! Il faut reconnaître que les grands groupes ont parfaitement organisé les choses : ils ont même parfois des satellites qui leur sont très associés, tandis que d'autres ne sont pas associés du tout.

M. Bertrand Pancher. Tout à fait !

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Je pense, madame la ministre, qu'il serait dommage d'exclure ceux qui ne sont pas membres adhérents des grands groupes : voilà le point de vue du président de la commission, puisque vous souhaitiez que je le formule.

M. Jean-Paul Chanteguet. Très juste !

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Monsieur le président, puis-je vous demander une nouvelle petite suspension de séance ?

M. le président. On ne peut rien vous refuser, monsieur le président !

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix heures quinze, est reprise à dix heures vingt-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

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

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Je vous suis infiniment reconnaissant, monsieur le président, de faire preuve d'une telle mansuétude à l'égard de mes demandes de suspension de séance.

Quant à la question en débat, étant donné la manière dont le texte a évolué, elle ne pourra être tranchée, le cas échéant, qu'à la fin de l'examen de ce texte, dans le cadre d'une seconde délibération demandée par le Gouvernement.

Rappels au règlement

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour un rappel au règlement.

M. Bertrand Pancher. Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 58 de notre règlement, relatif à l'organisation de nos débats.

Lorsque j'étais un des rapporteurs de l'important projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, je n'ai jamais vu un tel bazar entre la majorité de l'époque et le Gouvernement. Nous étions toujours parvenus à des compromis préalables, même si nous n'étions pas d'accord sur tout, et nous n'avons jamais été mis devant le fait accompli d'autant de suspensions de séance.

La raison d'une telle situation, vous la connaissez parfaitement, mes chers collègues : le Gouvernement a déposé au dernier moment un tel nombre d'amendements en dehors des délais que nous n'avons pas pu les examiner.

Je voudrais formuler le vœu que tout cela cesse, de façon à ce que nous puissions travailler sereinement et que nous ne passions pas encore une nuit entière à débattre de ce texte.

Voilà ce que je voulais courtoisement rappeler, même si nous entretenons avec nos collègues de la majorité d'excellentes relations et que nous connaissons l'engagement des rapporteurs et du président de la commission spéciale.

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

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Je regrette ce moment de mauvaise humeur, monsieur Pancher. De tels reproches n'ont pas lieu d'être alors que le débat sur cet amendement a permis à l'opposition d'être entendue dans des conditions où elle ne l'avait pas forcément été, prouvant l'état d'esprit très constructif du Gouvernement et de la rapporteure.

S'agissant de l'examen du projet de loi Grenelle, excusez-moi, mais j'ai autant de mémoire que vous, et je me souviens que nous avons dû à plusieurs reprises suspendre nos travaux pour trouver le moyen de voter le texte avant que le ministre Borloo ne parte pour Bruxelles. C'est ensemble, de suspension de séance en suspension de séance, que nous avons trouvé la voie d'un accord qui a permis à la France de se présenter à Bruxelles forte d'une loi votée à l'unanimité. Épargnez-nous donc les polémiques sur des points de méthode, surtout lorsqu'elles s'attaquent à une démarche constructive, qui vise à permettre à chacun d'être entendu.

Je sais, monsieur Pancher, qu'il ne s'agit là que d'un moment de mauvaise humeur comme vous en connaissez parfois, et que c'est un meilleur état d'esprit qui présidera à la suite de nos travaux.

M. Bertrand Pancher. Certes, mais ce n'était pas la question !

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, pour un rappel au règlement.

M. Julien Aubert. Rappel au règlement, dans le prolongement de ce qui a été dit par notre collègue Pancher, qui a noté que le Gouvernement avait, dans la précipitation, déposé un certain nombre d'amendements. Au titre de l'article 55 alinéa 6, et constatant que plus on laisse de temps au Parlement pour légiférer, plus on améliore le texte, nous souhaiterions obtenir dix minutes de parole en plus pour les articles 9 B, 9, 9 *bis* AA et 9 *bis*, le Gouvernement ayant déposé en retard ses amendements à ces quatre articles.

M. le président. S'agissant du temps de parole, monsieur Aubert, le Gouvernement ayant déposé des amendements après expiration des délais, un temps de parole supplémentaire sera accordé à chaque groupe, conformément à l'article 55 alinéa 6 de notre règlement.

Deuxième point : je crois que nos débats ont été jusqu'à présent de qualité. Je veux ici approuver les propos de M. le président de la commission spéciale : l'enjeu était de trouver un accord et de permettre à un député de l'opposition de faire valoir ses arguments dans les meilleures conditions. En faire reproche à la majorité ou au Gouvernement serait injuste.

Monsieur Pancher, il m'appartient de décompter ou non les rappels au règlement. Je souhaite que nos débats soient les plus apaisés, les plus sereins et les plus efficaces possibles. Je ne décompterai donc pas votre rappel au règlement du temps de votre groupe, mais je souhaite que, les uns et les autres, nous puissions aborder les amendements et les articles qui viennent dans le souci de construire cette loi au mieux.

Article 8 (suite)

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

M. Alain Leboeuf. Je retire mon amendement.

(L'amendement n° 427 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 829.

M. Denis Baupin, rapporteur. Il vise à permettre que les travaux qu'on fait pour soi-même puissent être pris en compte au titre des certificats d'économies d'énergie.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. C'est un peu avec regret que la commission demande le retrait de cet amendement ; sinon, elle émettra un avis défavorable.

Avec regret, parce que nous avons échangé en commission sur ce sujet, qui est sérieux, mais l'application du dispositif proposé soulèverait de nombreuses difficultés. Nous nous étions laissé un peu de temps entre les travaux en commission et l'examen en séance pour travailler davantage cet amendement. Cela a été fait et, malgré cela, les bonnes réponses n'ont pas pu être apportées parce qu'elles sont difficiles à construire.

Je pense que c'est une réflexion qui mérite d'être poursuivie mais, pour l'instant, je souhaite le retrait de cet amendement ou donnerai un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. L'idée est bonne, bien sûr, mais difficilement applicable et le risque serait d'encourager le travail dissimulé. Si des associations veulent s'investir dans ce domaine, elles peuvent passer des accords avec des énergéticiens soumis aux certificats d'économies d'énergie, afin que les bénéficiaires des travaux profitent du dispositif.

Par ailleurs, les crédits d'impôt pour la transition énergétique sont déjà conditionnés au recours à un professionnel de qualité RGE, c'est-à-dire « reconnu garant de l'environnement ». Cette même éco-conditionnalité entrera en vigueur au 1^{er} juillet 2015 pour les certificats d'économies d'énergie.

M. le président. La parole est à Mme Cécile Duflot.

Mme Cécile Duflot. Même si notre temps de parole est faible, je tiens à dire que je regrette votre réponse, madame la ministre, comme je regrette ce que vous avez dit, madame la rapporteure, parce que nous avons eu un long débat en commission sur ce point. Toutes les associations le disent : recourir à un professionnel est impossible aux allocataires du RSA. En revanche, l'auto-rénovation peut être pour ces personnes le moyen de faire des économies d'énergie tout en recevant une formation professionnelle. Exclure l'auto-rénovation des certificats d'économies d'énergie est vraiment très dommage.

Nous avons pris votre remarque en commission comme le signe d'une volonté de travailler. Nous avons approfondi le sujet, mais vous nous opposez la même fin de non-recevoir, en nous disant que ces personnes n'ont qu'à s'adresser à un professionnel alors qu'elles sont au RSA et qu'elles pourraient faire des économies d'énergie tout en recevant une formation professionnelle : c'est vraiment une occasion ratée.

M. le président. La parole est à M. Michel Piron.

M. Michel Piron. Je ne pense pas que ce soit une occasion ratée, il faut continuer à réfléchir. Nous nous trouvons devant la même question qu'hier soir : jusqu'où pousser l'exigence d'un minimum de professionnalisation ?

Hier soir, c'était trop : il s'agissait de créer une qualification de contrôleur. Aujourd'hui, ce n'est pas assez : dans ce qui nous est proposé, il n'y a plus vraiment de contrôle de la professionnalisation. Je suis étonné de voir d'où émane un amendement qui, en quelque sorte, bénirait presque d'avance des travaux dont rien ne garantit qu'ils auraient un minimum de technicité et d'efficacité.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je voudrais apporter quelques précisions. Je vous rappelle que mon objectif est de faire travailler les artisans du bâtiment, pas d'encourager l'auto-réhabilitation. Cela dit, il y a des familles en situation de précarité : les associations caritatives qui veulent les aider à faire des travaux d'auto-réhabilitation peuvent déjà bénéficier des certificats d'économies d'énergie, puisqu'elles peuvent passer des accords avec des énergéticiens soumis à ces certificats ou avec des structures collectives qui vendent des matériaux liés aux économies d'énergie. Vous avez donc satisfaction, dans le sens où le travail d'auto-réhabilitation par des familles en situation de précarité qui passent par des associations bénéficie des certificats d'économies d'énergie. En revanche, nous voulons encourager le travail donné aux artisans du bâtiment, et non payer l'auto-réhabilitation ni encourager le travail dissimulé.

(L'amendement n° 829 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 969.

Mme Ségolène Royal, ministre. Il vise à garantir que les certificats d'économies d'énergie destinés aux familles en situation de précarité apparaissent clairement, puisqu'il va permettre de les identifier dans le registre.

(L'amendement n° 969, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 613.

M. Bertrand Pancher. Avant de défendre mon amendement, je voudrais rappeler au président Brottes que s'il y a eu suspension de séance pour examiner un amendement de l'opposition, le travail normal aurait dû conduire la majorité à l'examiner antérieurement à cette séance publique. Je n'y reviendrai plus.

J'observe que nous n'avons toujours pas de réponse du Gouvernement sur la stratégie en termes de volume des certificats d'économies d'énergie, dont le prix s'écroule d'année en année parce qu'on ne met pas la pression sur les volumes.

Vous faites une belle déclaration, madame la ministre, avec comme toujours beaucoup d'habileté, en annonçant qu'une part importante des volumes concernera la réhabilitation et les publics les plus fragiles, sauf que le prix de ces certificats s'écroule : des efforts sont faits, mais ils pèsent de moins en moins.

Mon amendement est issu des recommandations de la Cour des comptes. Actuellement, l'État ou une personne morale désignée par l'État rend public le prix moyen auquel les certificats d'économies d'énergie ont été acquis ou vendus.

Ces certificats sont inscrits sur le registre national, accessible au public : vous venez d'ailleurs d'en parler en défendant le dernier amendement du Gouvernement. Ces données sont intéressantes, mais elles agrègent des centaines de transactions dont certaines peuvent être passées entre sociétés d'un même groupe ou à prix nul. La publication d'un prix moyen ne paraît pas toujours pertinente.

Afin d'assurer la transparence des transactions, mon amendement vise à prévoir que l'intégralité des prix et volumes des certificats d'économies d'énergie acquis ou vendus soient rendus publics. Cette solution découle directement des recommandations émises par la Cour des comptes dans son rapport d'octobre 2013 : elle notait que les transactions effectuées sur le registre souffraient d'une absence totale de transparence sur les prix.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. Je voudrais rappeler qu'en application de l'article L. 221-8 du code de l'énergie, les certificats d'économies d'énergie sont des biens meubles négociables. Obliger à rendre publics le volume et le prix de chaque transaction porterait atteinte au secret en matière commerciale et industrielle qui est protégé par la loi. Je vous propose de retirer votre amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je maintiens mon amendement. Il y a des recommandations très nettes de la Cour des comptes ; si on les ignore, on va continuer dans une telle absence de clarté qu'on aura du mal à fixer les volumes nécessaires pour s'engager dans une grande stratégie visant à réduire la consommation énergétique dans notre pays.

(L'amendement n° 613 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 970 rectifié.

Mme Ségolène Royal, ministre. Il boucle le dispositif global des certificats d'économies d'énergie consacrés aux ménages précaires, puisqu'il prévoit que l'État publie la totalité des certificats délivrés par secteur d'activité et par opération standardisée d'économies d'énergie, tout en précisant les volumes obtenus au bénéfice des ménages en situation de précarité.

Conformément au souhait de transparence qui vient d'être émis et compte tenu de l'engagement de prévoir dans les textes d'application qu'un tiers de ces certificats soient consacrés à combattre la précarité énergétique, la publication des résultats permettra à la représentation nationale de suivre l'application effective du dispositif.

Je voudrais souligner l'importance des différents amendements qui viennent d'être adoptés grâce aux travaux de la commission spéciale. Ce dispositif est vraiment très novateur. Nos débats ont permis de préciser le dispositif : je vous remercie pour ces échanges fructueux. Nous avons là un dispositif social et efficace qui va permettre aux familles en situation de précarité de participer à la transition énergétique pour la croissance verte. Je pense que cela méritait d'être souligné, car c'est le résultat d'un dialogue et d'un travail parlementaire fructueux.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. Avis favorable.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Une dernière observation. Je prends régulièrement le métro pour venir à l'Assemblée nationale et de temps en temps le taxi, quand j'ai des valises assez lourdes à porter.

En taxi, je passe toujours devant le siège de la Fédération nationale des magiciens et prestidigitateurs. Eh bien, madame la ministre, à chaque fois je pense à vous, parce que vous auriez le droit d'en assurer la présidence d'honneur !

Mme Ségolène Royal, ministre. Je suis ravie que vous pensiez à moi ! J'en suis flattée !

(L'amendement n° 970 rectifié est adopté.)

(L'article 8, amendé, est adopté.)

Article 8 bis A

M. le président. La parole est à Mme Sabine Buis, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 194.

Mme Sabine Buis, rapporteure. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 194, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Anne-Yvonne Le Dain, pour soutenir l'amendement n° 576.

Mme Anne-Yvonne Le Dain. Il vise à préciser la notion de consommation dans l'usage d'un bâtiment conforme à la réglementation thermique telle qu'elle a été établie. Il permettrait d'éviter de faire référence à un coût agglomérant les effets de masse, de prix et de volume, pour aller vers une notion de prix réel, en fonction de la réalité de la consommation de la personne.

Avec la notion de prix et de volumes, il est possible au bout du compte d'intégrer des dépassements à caractère exorbitant, notamment du prix des matières premières sur les marchés internationaux.

Notre amendement permettrait d'éviter cet écueil en développant la notion de consommation au regard des normes conventionnelles établies par la réglementation thermique.

Actuellement, elles sont fixées dans notre pays par rapport à des usages et uniquement des usages – le chauffage, l'eau chaude, l'éclairage, la ventilation, la climatisation – mais, avec cet amendement, il serait possible d'avoir une idée d'une consommation globale de référence en faisant l'hypothèse d'une utilisation standard du bâtiment, comme cela est le cas en Suède, l'extrapolation de la consommation globale de référence étant calculée d'après des abaques.

Cela introduirait une sécurisation quant à l'amortissement de la consommation passive du bâtiment et conforterait donc l'intérêt global de la France et de son industrie du bâtiment en matière de sobriété énergétique.

Sous réserve de vérifier que le consommateur n'a pas un comportement de gaspillage – ce qui est important – la mise en œuvre de la responsabilité décennale deviendra ainsi possible pour des décalages manifestement aberrants de consommation, sous le contrôle d'un juge bien évidemment.

La rédaction proposée, quoique se référant à la norme thermique, resterait d'actualité en dépit d'éventuelles évolutions de la réglementation.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. Cet amendement vise donc à étendre la garantie décennale au non-respect des normes alors qu'elle ne joue actuellement que sur les malfaçons les plus graves.

Je vous invite à le retirer. À défaut, j'émettrais un avis défavorable à son adoption.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis également défavorable.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, madame Le Dain ?

Mme Anne-Yvonne Le Dain. Oui, mais la question ne concernait pas seulement le non-respect des normes, je tiens à le souligner.

M. Julien Aubert. C'est en tout cas ce qu'ils ont compris. Nous, cela nous arrive tout le temps...

Mme Anne-Yvonne Le Dain. Il s'agit de ne plus raisonner à partir de la seule consommation mais de l'effet thermique du bâtiment lui-même afin de promouvoir la construction de bâtiments à faible et basse consommation énergétique.

Nonobstant cette observation, j'aurais la délicatesse de retirer mon amendement.

(L'amendement n° 576 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 472, 614 et 897.

La parole est à M. Julien Aubert, pour soutenir l'amendement n° 472.

M. Julien Aubert. Il s'agit en effet de préserver la garantie décennale dont Mme la rapporteure rappelait justement qu'elle s'applique pour les dommages et les écarts les plus importants.

Aujourd'hui, la formulation relative à l'énergie fait état des problèmes qui se poseraient au cas où l'ouvrage ne pourrait pas être utilisé « à un coût raisonnable » compte tenu de la surconsommation énergétique.

Nous proposons d'y substituer la formule « à un coût exorbitant », ce qui permettra de rassurer les professionnels puisque la surconsommation y est clairement visée alors que, dans le premier cas, la marge de manœuvres est peut-être plus mince.

M. le président. La parole est à M. Michel Piron, pour soutenir l'amendement n° 614.

M. Michel Piron. J'ajoute simplement que le poids des mots, ici, n'est pas négligeable.

Tout le monde sait que la question des usages, en l'occurrence, est également importante, et pas seulement celle de l'installation – ce débat est d'ailleurs récurrent.

Il me paraît tout de même très risqué de s'appuyer sur la seule notion de « coût raisonnable », le gisement de contentieux étant probablement profus.

La formule de « coût exorbitant », que je défends également, est-elle pour autant la bonne ? Je veux bien admettre que l'on aurait pu tout aussi bien évoquer « un coût manifestement excessif », formulation qui serait peut-être même meilleure.

Je n'ai pas pris le temps de réfléchir à nouveau à cette question mais, dans tous les cas de figure, la référence à un « coût raisonnable » est dangereuse et probablement à l'origine de contentieux inutiles, sinon de nourritures peut-être trop riches pour un certain nombre d'avocats...

M. le président. La parole est à M. Philippe Bies, pour soutenir l'amendement n° 897.

M. Philippe Bies. Je partage la proposition de M. Piron quant à la référence à un « coût manifestement excessif » car la loi doit éviter de susciter trop de contentieux et, en l'occurrence, de banaliser la garantie décennale, laquelle en prendrait peut-être un coup.

Une rectification en ce sens de notre amendement commun serait de bon aloi.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. Avis favorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis. L'adoption de cet amendement permettra d'éviter un certain nombre de contentieux, d'autant plus que la jurisprudence fait déjà état de cette formulation.

M. le président. Monsieur Aubert, acceptez-vous une rectification de votre amendement dans le sens indiqué par M. Piron et soutenu par M. Bies ?

M. Julien Aubert. Je ne l'ai pas demandée mais je l'accepte. J'ai l'impression que nous siégeons à l'Académie française ! *(Sourires)*

M. le président. Mme la ministre et Mme la rapporteure ont donné un avis favorable à l'adoption de ces trois amendements identiques mais qu'en est-il de cette rectification ?

La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Je considère que cette rectification ne serait pas judicieuse dès lors que cette formule de « coût manifestement excessif » n'est pas encore installée dans le droit et la jurisprudence, à la différence de celle de « coût exorbitant ».

M. le président. Messieurs Piron, Aubert et Bies acceptent-ils donc d'en rester à leur formulation initiale ? *(Assentiment.)*

(Les amendements identiques n°s 472, 614 et 897 sont adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jacques Krabal, pour soutenir l'amendement n° 924 rectifié.

M. Jacques Krabal. Au-delà de la réflexion sur la garantie décennale et de la question des usages que nous venons d'évoquer, il s'agit de voir comment la non-atteinte d'une performance énergétique pourrait entraîner une évaluation des seuls aménagements techniques.

Il convient certes d'éviter la multiplication des contentieux et de soutenir les constructeurs mais il convient aussi de protéger le maître d'ouvrage qui a signé des engagements et qui constate que l'efficacité énergétique, *in fine*, n'est pas au rendez-vous.

Notre amendement vise donc à renforcer la protection du maître d'ouvrage profane vis-à-vis d'un constructeur professionnel tout en favorisant l'excellence de l'ensemble de la filière puisque la concurrence s'exercera sur le résultat final et non sur le simple respect des normes obligatoires applicables à tous les constructeurs.

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

Mme Sabine Buis, rapporteure. Cet amendement est satisfait par la rédaction même de l'article L. 111-13 du code de la construction et de l'habitation.

Je vous propose de le retirer. À défaut, j'émettrais un avis défavorable à son adoption.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

M. le président. Retirez-vous l'amendement, monsieur Krabal ?

M. Jacques Krabal. Non.

(L'amendement n° 924 rectifié n'est pas adopté.)

(L'article 8 bis A, amendé, est adopté.)

Article 9 AA

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, rapporteur de la commission spéciale, pour soutenir l'amendement n° 10.

M. Philippe Plisson, rapporteur de la commission spéciale. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 10, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 9 AA, amendé, est adopté.)

Article 9 B

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 1000.

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement, très important, vise à remplacer le concept de « véhicules sobres ou propres » par celui de « véhicules à faibles ou à très faibles émissions. »

Dans le cadre du dispositif tendant à réaliser la transition énergétique dans le domaine des transports et afin d'encourager le développement de ceux dont les émissions sont faibles, un certain nombre d'avantages seront attribués aux véhicules à faibles ou très faibles émissions, qu'il importe donc de bien définir.

Lors de la concertation avec les constructeurs, ces derniers ont très mal pris que, si certains véhicules sont qualifiés de « propres », d'autres le seront de « sales ».

Il me semble donc que l'on peut accéder à leur demande car une définition plus précise permet finalement de se montrer beaucoup plus constructifs et efficaces puisque la question de la pollution, c'est aussi celle des émissions.

De surcroît, cela permet d'englober l'ensemble des émissions et des pollutions atmosphériques liées aux transports – je pense en particulier aux émanations qui se produisent lors des freinages.

Cet amendement vise donc à uniformiser la rédaction de la loi en remplaçant les dénominations de véhicules sobres, écologiques ou propres – autant de concepts différents qui auraient pu soulever des problèmes lors de l'application d'un certain nombre de mesures positives liées à leur efficacité – par celles de véhicules à faibles et très faibles émissions.

Cela a été un peu fastidieux puisqu'il a fallu reformuler la totalité des articles faisant référence à ces concepts variables d'un article à l'autre mais nous avons voulu mener un travail de cohérence et de structuration du texte autour de concepts simples et incontestés.

J'en profite pour préciser que la notion de véhicules à faibles émissions sera utilisée dans tous les autres cas en complément de celle de véhicules à très faibles émissions.

Cette dernière notion sera utilisée dans les cas où le texte prévoit des facilités d'usage. Celles-ci étant d'une portée importante, elles sont réservées à un nombre limité de véhicules, les plus vertueux, afin de cibler l'effet incitatif sur ces derniers et de ne pas perturber les équilibres existants en termes économiques et de gestion de la voirie.

Ce sont des sujets assez complexes et c'est pourquoi la loi doit être à la fois claire et cohérente afin qu'elle soit rapidement applicable.

Les critères correspondant à ces deux niveaux – faibles ou très faibles émissions – seront définis par décrets en application des articles législatifs suivants – ces décrets sont en cours de rédaction et j'espère d'ailleurs pouvoir vous les montrer très prochainement : pour les véhicules à faibles émissions de moins de 3,5 tonnes, ceux visés au 1° de l'article L. 224-6 du code de l'environnement tel que modifié par le II de l'article 9 que nous discutons en ce moment ; pour les véhicules à faibles émissions de plus de 3,5 tonnes, ceux visés au premier alinéa de l'article L. 224-7 du code de l'environnement tel que modifié par le II de l'article 9 de la présente loi ; les véhicules à très faibles émissions, ceux visés à l'article L. 318-1 du code de la route, tel que modifié par le II *bis* de l'article 9 de la présente loi.

La loi de transition énergétique portera ainsi une stratégie cohérente et lisible du développement des véhicules les plus respectueux de l'environnement.

Telle est la raison d'être de cet amendement, que j'ai voulu décliner de façon suffisamment précise puisque tous les opérateurs du secteur des transports sont bien évidemment attentifs à nos débats. Ces précisions juridiques et ces repères législatifs me paraissent nécessaires.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Cette rectification est très importante sur le fond mais aussi sur la forme, laquelle a beaucoup d'importance dans notre monde d'images. Avis favorable.

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

M. Denis Baupin, rapporteur. Puisque la discussion de cet amendement gouvernemental nous a valu un peu de temps de parole supplémentaire, je souhaite que l'on puisse bien préciser les choses, madame la ministre.

Nous ne sommes pas du tout opposés à vos propositions et il est vrai que le qualificatif de « propres » était peut-être abusif s'agissant de véhicules automobiles : sa suppression ne nous dérange donc pas forcément.

Nous souhaiterions simplement comprendre ce que recouvrent exactement les notions de « faibles et très faibles émissions ».

J'ai donc deux questions à vous poser.

D'une part, recouvrent-elles bien dans les deux cas, de faibles et très faibles émissions, les émissions de polluants atmosphériques, soit, ceux qui sont à l'origine des pics de pollution, dangereux pour la santé, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre ?

D'autre part, que devient la notion de cycle de vie des véhicules, supprimée par cet amendement? Celle de « très faibles émissions » l'inclut-elle, « du puits à la roue », en intégrant y compris la façon dont le véhicule a été conçu, ses matériaux, la manière dont il sera utilisé, etc. ?

Si nous pouvons être à peu près au clair s'agissant de la notion d'émissions – j'imagine que vous avez dû prendre en compte les deux types – j'ai l'impression que l'on risque de perdre de vue la notion de cycle de vie, qui constitue pourtant un élément important pour les véhicules thermiques, électriques, au gaz ou autres. Il s'agit d'une question assez cruciale.

M. Denis Baupin. J'aimerais avoir un élément de réponse sur cette question, car notre vote en dépendra. Il faut que nous sachions si la notion de « cycle de vie » est prise en compte, ou non. Vous nous avez renvoyés, madame la ministre, à un certain nombre d'articles du code de l'environnement, mais nous ne les connaissons pas tous par cœur et dans le détail, et je ne suis pas certain qu'ils répondent précisément à la question qui nous occupe. Par ailleurs, comme ces amendements ont été déposés un peu tardivement, nous n'avons pas eu le temps de faire ces vérifications. Nous aimerions donc avoir des éléments de réflexion.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je vais vous présenter l'état de notre réflexion, qui fera encore l'objet d'une concertation, puisque le décret est en cours de rédaction. L'idée, c'est que l'expression « véhicules à très faibles émissions » désigne les véhicules électriques. Les véhicules à faibles émissions, quant à eux, émettent 95 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre – c'est l'anticipation des objectifs européens –, 60 milligrammes d'oxyde d'azote par kilomètre et 1 milligramme de particules par kilomètre. Tel est l'état actuel du texte réglementaire, qui entrera très rapidement en application, puisque nous avons déjà calibré les choses avec les opérateurs et les constructeurs.

Une pastille sur le pare-brise permettra d'identifier ces véhicules et, lors des pics de pollution, par exemple, on pourra cibler les véhicules à faibles émissions ou à très faibles émissions.

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

M. Denis Baupin, rapporteur. Je vous remercie de votre réponse, madame la ministre. Vous avez clairement indiqué que l'on prend en compte à la fois les gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques. En revanche, on ne prend pas du tout en compte la question du cycle de vie du véhicule.

Cela vous poserait-il un problème que, dans cet article qui définit globalement les orientations stratégiques en matière de véhicules, on conserve la notion de « cycle de vie », en plus de la notion de « très faibles émissions »? Il faudrait que les deux éléments soient associés, et que l'on incite ainsi les constructeurs automobiles, non seulement à réduire les émissions, mais à prendre en compte cette notion de « cycle de vie » lorsqu'ils conçoivent leurs véhicules.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. La question du cycle de vie est très importante. Si elle n'apparaît pas à ce stade du projet de loi, c'est parce que nous définissons ici les véhicules par leur niveau d'émissions. En revanche, nous pourrions peut-

être intégrer la question du cycle de vie dans la partie du texte relative à l'économie circulaire, puisqu'elle relève de la conception du produit. Cette question trouvera donc sa place dans les débats sur l'économie circulaire, l'obsolescence programmée et la réutilisation des matériaux recyclés.

Cette question est très importante, je le répète, mais je ne sais pas si elle peut être abordée dans le même décret, car elle ne touche pas précisément à la question de la pollution atmosphérique – nous verrons ce qu'il en est. La question que vous soulevez est très importante en vue de la transition énergétique, mais elle me semble davantage relever du titre relatif à l'économie circulaire. Cela étant dit, puisque j'ai annoncé que le décret pourrait faire l'objet d'une concertation, c'est effectivement un point sur lequel nous pouvons travailler, afin de voir comment nous intégrer cette question au dispositif.

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

M. Denis Baupin, rapporteur. Je suis désolé d'être un peu insistant, mais l'amendement n° 1000 vise bien à supprimer, à l'alinéa 3, les termes « sobres ayant, sur leur cycle de vie, un très faible niveau d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques » par les mots : « à très faibles émissions ». Serait-il possible, madame la ministre, d'ajouter, avant l'expression « à très faibles émissions », les mots : « à sur leur cycle de vie »? Nous aurions ainsi englobé les deux notions. Je vous propose donc de rectifier votre amendement, en substituant aux termes que vous supprimez l'expression « sur leur cycle de vie, à très faibles émissions ».

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je n'y vois pas d'inconvénient. On peut en effet inscrire : « sur leur cycle de vie, à très faibles émissions ».

M. Denis Baupin, rapporteur. Merci !

(L'amendement n° 1000, tel qu'il vient d'être rectifié, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 251.

M. Philippe Plisson, rapporteur. L'octroi de conditions de circulation et de stationnement privilégiées aux véhicules « propres » en circulation est un moyen de favoriser leur développement, donc celui d'une mobilité plus durable. Mais encore faut-il que ces avantages n'aient pas d'effets indésirables qui, au final, annuleraient les bénéfices espérés.

Il est donc nécessaire que l'octroi de conditions de circulation privilégiées à ces véhicules ne se fasse pas au détriment de la fluidité du trafic dans les couloirs de bus. Ces voies réservées doivent rester accessibles aux seuls véhicules actuellement autorisés à y circuler, à savoir les transports en commun, les taxis, et les véhicules de secours. L'objet du présent amendement est de garantir la circulation de ces véhicules dans ces voies réservées.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je suggère le retrait de cet amendement, même si je comprends la motivation du rapporteur. Il me semblerait dommage de priver les véhicules les plus vertueux de la possibilité d'emprunter, à certaines heures, et en fonction de la fluidité du trafic, les voies réservées aux transports collectifs, car cette possibilité aura un

caractère incitatif. Lorsqu'il n'y aura plus que des véhicules vertueux, la question ne se posera plus, mais il me semble très important, dans un premier temps, d'accorder des avantages aux véhicules les plus vertueux, afin de créer une dynamique et d'encourager leur diffusion.

Cette possibilité de circuler sur les voies réservées sera accordée par autorisation municipale. Elle n'est donc pas automatique, puisqu'elle nécessite un arrêté municipal, donc une délibération en conseil municipal, dans les villes concernées. Il me semblerait dommage de priver les élus de cette possibilité nouvelle d'ouvrir ces voies à la circulation pendant les heures creuses et dans certaines conditions. Je répète que c'est une possibilité et non un droit acquis pour tous les véhicules vertueux.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

M. Jean-Louis Bricout. Je m'interroge : puisque notre objectif, à terme, est de développer les véhicules à faibles émissions, pourquoi faciliter la circulation pour les plus polluants ?

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur. J'entends les arguments de Mme la ministre et je vais y souscrire, mais je tiens quand même à dire que le mieux est parfois l'ennemi du bien. Si nous sommes persuadés que la loi que nous sommes en train d'écrire ensemble va être efficace et qu'il va y avoir de plus en plus de véhicules propres, il est évident que, bientôt, ces voies vont être embouteillées. J'entends bien que des arrêtés municipaux pourront fixer les choses dans les différentes villes concernées et qu'une régulation aura lieu. Mais on a vu ce qui s'est passé en Norvège : au bout du compte, ces voies qui étaient réservées et qui ont été ouvertes aux véhicules ont rapidement créé des embouteillages monstrueux.

Je crains donc, si nous réussissons cette loi et si nous avons de plus en plus de véhicules propres, que ces voies soient très rapidement encombrées. On va donc au-devant de conflits. La nature humaine étant ce qu'elle est et, tout ce qui n'est pas interdit étant autorisé, on sait bien comment cela peut finir... Mais j'entends vos arguments, madame la ministre, et je ne veux pas ne pas y souscrire. Je retire donc mon amendement.

(L'amendement n° 251 est retiré.)

(L'article 9 B, amendé, est adopté.)

Article 9

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 1001.

Mme Ségolène Royal, ministre. J'ai déjà défendu cet amendement, qui est rédactionnel.

(L'amendement n° 1001, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, rapporteur, pour soutenir l'amendement no 1033.

M. Denis Baupin, rapporteur. Cet amendement tend à préciser, dans la continuité de nos débats en commission, la définition des véhicules à carburants alternatifs. Ce terme n'est pas assez précis et je propose, en déplaçant une virgule

dans le texte, d'explicitier que ces véhicules à carburants alternatifs sont concernés par le décret mentionné en fin d'article, qui précisera les normes à respecter.

Ce faisant, nous indiquons que tous les véhicules utilisant des carburants alternatifs ne seront pas automatiquement considérés comme des véhicules propres, mais seulement ceux qui répondront aux normes fixées par décret. Je sais qu'un sous-amendement du rapporteur entend préciser les choses, et j'indique par avance que je suis favorable à ce sous-amendement qui permet, en renvoyant à la directive européenne, de bien encadrer les choses.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission. À titre personnel, j'y suis favorable, puisqu'il se substitue à l'amendement n° 854 de M. Baupin, que j'avais effectivement sous-amendé.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis favorable.

(L'amendement n° 1033 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 11.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Cet amendement est rédactionnel.

(L'amendement n° 11, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n°s 735, 359, 360 et 835, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 360 et 835 sont identiques.

La parole est à M. Jacques Krabal, pour soutenir l'amendement n° 735.

M. Jacques Krabal. Dans la continuité de la discussion que nous venons d'avoir, il s'agit d'aborder la question des particules fines d'une manière globale, en prenant en compte les particules résultant à la fois du fonctionnement du moteur et de l'abrasion liée à l'action du freinage et de l'embrayage.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet, pour soutenir l'amendement n° 359.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet, pour soutenir l'amendement n° 360.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, rapporteur, pour soutenir l'amendement identique no 835.

M. Denis Baupin, rapporteur. Il est défendu.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Les amendements sont nombreux sur cette question, car nombreux sont les députés à s'être montrés favorables à cette mesure. Mais comme il n'est pas possible, à l'heure actuelle, de mesurer

les émissions liées à l'abrasion, cette disposition semble difficile à appliquer et, en l'état, je demande donc le retrait des amendements.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis que le rapporteur. Je crois que ces amendements sont satisfaits, puisque les particules sont l'un des polluants atmosphériques à prendre en compte. S'agissant des particules d'abrasion, elles sont bien prises en compte dans les inventaires d'émissions. J'ajoute que des réflexions sont en cours au niveau européen, mais que, pour l'instant, il n'y a pas de mesure finalisée de ces particules, et encore moins de classement des véhicules selon ce critère. Nous serions donc confrontés à des difficultés méthodologiques importantes, qui se retourneraient même contre l'objectif recherché. En revanche, il est prévu de fixer ces critères par la voie réglementaire, ce qui nous permettra de nous adapter aux progrès en matière technique ou de mesure des émissions. Je suggère donc le retrait de ces amendements, car ils me semblent satisfaits.

M. le président. Monsieur Krabal, maintenez-vous votre amendement ?

M. Jacques Krabal. Je le retire.

M. le président. Monsieur Chanteguet ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Je les retire.

M. le président. Monsieur Baupin ?

M. Denis Baupin, rapporteur. Je le retire également.
(*Les amendements n° 735, 359, 360 et 835 sont retirés.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 1002.

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement est rédactionnel.

(*L'amendement n° 1002, accepté par la commission, est adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 984 rectifié.

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement important prévoit le renouvellement des flottes par des autobus et des autocars à faibles émissions. Il est issu de la feuille de route adoptée à l'issue de la conférence environnementale de fin d'année 2014, qui prévoit d'accélérer le déploiement de bus et de cars propres dans les services de transport urbain, périurbain et interurbain.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Je suis très favorable à cet amendement, d'autant qu'il tient compte des possibilités d'avitaillement. Dans une communauté que je préside, j'ai voulu remplacer un bus par un véhicule propre, mais lorsque l'on est au milieu de la campagne, à défaut d'avitaillement – en particulier en gaz –, on est obligé d'opter pour des bus diesel. Il faut que cela évolue, et tel est l'objet du travail que nous faisons aujourd'hui.

(*L'amendement n° 984 rectifié est adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 1003.

Mme Ségolène Royal, ministre. Amendement rédactionnel.
(*L'amendement n° 1003, accepté par la commission, est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 473, 527 et 474, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 473 et 527 sont identiques.

La parole est à M. Alain Leboeuf, pour soutenir l'amendement n° 473.

M. Alain Leboeuf. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Caullet, pour soutenir l'amendement n° 527.

M. Jean-Yves Caullet. Défendu.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Ces amendements ont pour objet d'harmoniser les définitions des véhicules propres, en rapprochant celle des poids lourds de celle des véhicules pour particuliers, laquelle figure à l'alinéa 4 du présent article. Or leur rédaction n'est plus adaptée dans la mesure où nous venons à l'instant de modifier cet alinéa. Je propose donc leur retrait.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.
(*Les amendements identiques n° 473 et 527 sont retirés.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Leboeuf, pour soutenir l'amendement n° 474.

M. Alain Leboeuf. Il est défendu.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Demande de retrait, pour les mêmes raisons que précédemment.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.
(*L'amendement n° 474 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n° 12.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Amendement rédactionnel.
(*L'amendement n° 12, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n° 1004, 1005, 1006 et 1007, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme la ministre, pour les soutenir.

Mme Ségolène Royal, ministre. Ils sont rédactionnels.
(*Les amendements n° 1004, 1005, 1006 et 1007, acceptés par la commission, successivement mis aux voix, sont adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n° 252.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Il s'agit encore du même débat : l'octroi de conditions de circulation et de stationnement privilégiées aux véhicules propres en circulation est certes un moyen de favoriser leur développement, donc celui d'une mobilité plus durable, mais encore faut-il que ces avantages n'aient pas d'effets indésirables qui aboutiraient au résultat opposé. L'objet de cet amendement est donc de laisser l'exclusivité de l'usage des voies réservées aux transports en commun, aux taxis et aux véhicules de secours.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis favorable : sur les autoroutes, les voies réservées sont liées à la sécurité.

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

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Je réagis au pied levé sur cette question, mais je souhaite appeler l'attention de Mme la ministre et du rapporteur sur le fait que dans l'Isère, à l'initiative du président du conseil général de l'époque, M. Vallini, et en lien avec le ministère des transports, l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence avec des aménagements spécifiques a été testée sur les autoroutes, dans les parties gratuites mais toujours sous concession. Cette expérimentation a bien fonctionné, et je ne voudrais pas qu'au détour d'une telle disposition, nous revenions sur des dispositifs qui fonctionnent en entrée de certaines agglomérations.

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Je suis par ailleurs très défavorable à ce que l'on laisse emprunter les bandes d'arrêt d'urgence, car le risque, si un jour la circulation s'y coagule, est qu'un véhicule en situation de détresse ne puisse plus s'y réfugier. Je comprends que l'on veuille fluidifier la circulation, mais cela ne doit pas se faire à n'importe quel prix.

De toute façon, là n'est pas l'objet du débat : l'amendement concerne les voies réservées aux transports collectifs, et non les bandes d'arrêt d'urgence, dont il sera question plus tard. Il me semble qu'il y a eu confusion.

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Dont acte !

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

Mme Ségolène Royal, ministre. J'ai en effet commis une petite erreur tout à l'heure : le dispositif dont nous discutons ne fait pas référence aux autoroutes. Et compte tenu des observations du président de la commission spéciale, je demande plutôt le retrait de l'amendement, pour les mêmes motifs que précédemment.

Comme l'a dit François Brottes, il faut laisser la liberté aux organisateurs des circulations locales. Je le répète, nous ne créons pas un droit automatique, mais ouvrons aux élus locaux la possibilité de décider de telles mesures – le cas échéant pour une durée limitée – quitte à revenir dessus en cas d'engorgement des voies concernées, ce qui n'est évidemment pas l'objectif recherché.

A contrario, il serait dommage de ne pas permettre aux élus locaux d'offrir certains avantages aux conducteurs de véhicules électriques, par exemple, d'autant que ce qui est vrai dans les très grosses agglomérations ne l'est pas nécessai-

rement dans les agglomérations moyennes, où les voies réservées aux véhicules de transport collectifs sont loin d'être saturées. Les élus locaux sont suffisamment perspicaces pour prendre les bonnes décisions, qu'il s'agisse d'encourager la montée en puissance des véhicules à très faibles émissions ou au contraire de revenir, s'ils le jugent nécessaire, sur une mesure prise en ce sens.

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

M. Patrice Carvalho. Le mardi matin, madame la ministre, il me faut trois heures pour venir de Compiègne, ville située à soixante-dix kilomètres. En effet, à l'heure à laquelle nous terminons nos débats, plus aucun train ne part de la Gare du Nord : à moins d'attendre le lendemain matin, je ne peux donc pas prendre le train. J'ai donc pu tester le système dont nous parlons, puisqu'il y a déjà donné lieu à une expérimentation entre Roissy et le centre de Paris. Le résultat, c'est qu'une voie restait toujours vide, ce qui a scandalisé tout le monde. Il a donc fallu revenir en arrière.

Si nous recommençons, les conducteurs obligés d'emprunter les deux voies saturées seront excédés. Certains finiront par emprunter la troisième, et les gendarmes les allumeront. Ça rapportera certes de l'argent dans les caisses de l'État, mais ce n'est pas cela qui favorisera les déplacements.

Pour moi, c'est une obligation de venir par ce moyen : si je pouvais faire autrement, je le ferais. Vous, madame la ministre, vous avez la chance de partir de Roissy et de pouvoir emprunter cette voie laissée libre, mais prenez la voie de droite ou celle du milieu, et vous réaliserez comme c'est difficile.

Mme Ségolène Royal, ministre. Cela n'a rien à voir : nous parlons des voies en agglomération !

M. le président. Madame la ministre l'a précisé, nous ne parlons pas ici des autoroutes, mais des transports collectifs. C'est l'intervention du président Brottes qui nous a troublés.

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Ne soyez pas désagréable, monsieur le président !

M. le président. C'est parce que je n'ai pas assez d'auto-routes dans mon département ! (*Sourires.*)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Avec les réserves que j'ai déjà formulées, et à regret, je retire mon amendement.

(*L'amendement n° 252 est retiré.*)

(*L'article 9, amendé, est adopté.*)

Article 9 bis AA

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 997 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 1010.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement.

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement tend à obliger les sociétés d'autoroutes à différencier les tarifs de leurs péages au bénéfice des véhicules à très faibles émissions.

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir le sous-amendement n° 1010.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Je suis favorable à l'amendement présenté par la ministre, sous réserve de préciser explicitement que les véhicules utilisés en covoiturage sont également concernés. L'expression : « les mesures destinées à favoriser le covoiturage » me semble en effet trop vague.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement ?

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis favorable.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Bien entendu, nous sommes tous favorables à cette mesure. Je voulais néanmoins m'étonner, madame la ministre, de la rédaction de l'alinéa 2, selon lequel la différenciation n'entraîne aucune modification du rythme d'évolution des tarifs de péage ni augmentation de la durée des concessions autoroutières. Une telle mention est de nature à faire hurler de rire tout le monde – pas ici, évidemment, car nous sommes bien élevés et nous voulons garder une bonne image auprès de l'opinion publique ; mais à l'extérieur, celles et ceux qui connaissent le dossier savent bien que dans un contrat de concession d'autoroute, tout est négocié.

Déjà, les sociétés d'autoroute feront payer aux automobilistes la surtaxation que vous avez décidée sur un coup de tête pour tenter de compenser l'effet désastreux de l'abandon de l'écotaxe. De même, elles répercuteront sur les péages le gel des tarifs que vous avez prétendu pouvoir leur imposer.

C'est pourquoi personne ne croit que les mesures annoncées aujourd'hui ne puissent être appliquées sans augmentation tarifaire. D'ailleurs, quand on interroge le directeur des infrastructures du ministère des transports, il est clair sur le sujet. Les sociétés d'autoroute et le Gouvernement sont sur le point de passer un accord définitif au sujet de l'augmentation des durées de concession, lequel nécessite des décrets d'application. Peut-être vous arrangerez-vous pour les publier pendant l'été, de façon à ce qu'ils passent comme une lettre à La Poste, mais on va bien se rendre compte, à cet occasion, que tout cela est payé par les automobilistes !

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure de la commission spéciale. C'est excessif !

M. Bertrand Pancher. Il faut le dire, plutôt que de passer son temps à essayer de tromper l'opinion publique et de multiplier les annonces dénuées de sincérité.

Ceci étant dit, et pour en revenir à l'amendement, nous jugeons bien évidemment nécessaire de différencier les abonnements proposés par les concessionnaires afin de favoriser les véhicules à faibles émissions.

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Monsieur Pancher – cher Bertrand – permettez-moi deux remarques, l'une sur la forme, l'autre sur le fond.

J'étais dans l'opposition lors des débats sur le Grenelle de l'environnement, dont vous étiez rapporteur, et nous avons alors adopté une attitude extrêmement constructive. Nous avons même voté en faveur de votre projet de loi – je ne suis pas sûr que vous en ferez autant mardi prochain.

M. Yves Jégo. Peut-être, tout est possible !

M. Philippe Plisson, rapporteur. Nous verrons. Quoi qu'il en soit, votre attitude me paraît inutilement agressive.

Vous parlez des autoroutes et vous voulez engager un débat politique. Qui a bradé les autoroutes aux sociétés privées ? La majorité précédente, à laquelle vous apparteniez. Vous avez donc certainement approuvé cette décision – en tout cas, vous ne vous y êtes pas opposé. Aujourd'hui, vous faites des reproches à ceux qui essaient d'arranger les choses comme ils peuvent. (*Exclamations sur les bancs du groupe GDR.*)

Il faut que chacun balaie devant sa porte, fasse preuve d'un minimum de modestie et essaie de construire quelque chose en partant de la situation actuelle. Les sociétés d'autoroutes ont été privatisées, et Dieu sait si je le regrette.

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Très bien !

M. Philippe Plisson, rapporteur. Pour ma part, j'étais même favorable à leur renationalisation,...

M. Patrice Carvalho. Bravo !

M. Philippe Plisson, rapporteur. ...qui n'a malheureusement pas été possible.

Aujourd'hui, ne rouvrons pas ce débat et ne faisons pas de faux procès. Essayons d'avancer, en tant compte de la situation actuelle,...

Mme Ségolène Royal, ministre. Très bien !

M. Philippe Plisson, rapporteur. ...dans le sens de la transition énergétique qui doit nous réunir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

(*Le sous-amendement n° 1010 est adopté.*)

(*L'amendement n° 997, sous-amendé, est adopté.*)

(*L'article 9 bis AA, amendé, est adopté.*)

Article 9 bis A

(*L'article 9 bis A est adopté.*)

Article 9 bis

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 998.

Mme Ségolène Royal, ministre. Il est rédactionnel.

(*L'amendement n° 998, accepté par la commission, est adopté.*)

M. le président. Nous en venons à l'amendement no 888, présenté par M. Denis Baupin. Peut-être est-il défendu, monsieur Baupin ?

M. Denis Baupin. Ne vous inquiétez pas, monsieur le président, je vais le défendre ! (*Sourires.*) Puisque nous avons du temps supplémentaire, nous pouvons défendre quelques amendements !

Dans le cadre de la stratégie en faveur des véhicules les plus propres, cet amendement vise à supprimer progressivement les niches fiscales qui favorisent aujourd'hui les carburants les

plus polluants. Il en existe encore un certain nombre : ce projet de loi est donc l'occasion d'affirmer qu'il faut aller vers la suppression progressive de ces niches, que le Gouvernement a d'ailleurs engagée.

Pour que notre amendement passe le filtre de l'article 40, nous n'avons pas indiqué – mais nous l'avons précisé dans l'exposé sommaire – que, pour nous, cette suppression des niches fiscales, qui rapportera progressivement des recettes supplémentaires à l'État, doit s'accompagner de mesures visant à en compenser les effets pour un certain nombre de consommateurs, en particulier ceux dont les revenus sont les plus faibles. Les nouvelles recettes fiscales devront ainsi permettre de financer des aides au changement de véhicule, par exemple, ainsi que d'autres dispositifs destinés à rendre cette évolution la plus neutre socialement.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Cette question est toujours compliquée, mais il me semble que la manière dont l'amendement est rédigé doit nous permettre de l'accepter. Effectivement, l'article 40 ne s'y oppose pas puisqu'en supprimant des niches fiscales, nous générerons des recettes supplémentaires. Cet amendement n'affiche pas un volontarisme chiffré, mais une intention, qui me semble louable, d'encourager le retrait progressif des véhicules les plus polluants. Pour ma part, j'y suis donc plutôt favorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Pour ma part, je demande le retrait de l'amendement, qui relève de la compétence du ministre des finances puisque c'est dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances que des dispositions comme celle-ci peuvent être adoptées.

Il faut agir progressivement, avec prudence, en veillant à ne pas pénaliser excessivement le pouvoir d'achat des Français ni la compétitivité des entreprises. La suppression progressive de ces niches fiscales est effectivement un élément important de la stratégie de développement de la mobilité propre, mais elle relève du débat sur le projet de loi de finances. Je vous invite donc, monsieur Baupin, à déposer votre amendement dans le cadre du débat budgétaire.

M. Denis Baupin. Nous le ferons aussi !

Mme Ségolène Royal, ministre. À défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Notre collègue Baupin a présenté un amendement qui pose une vraie question, et je veux lui dire combien nous trouvons sa proposition intéressante.

Madame la ministre, je vous ai déjà dit à de nombreuses reprises que vous étiez très habile : vous le montrez encore une fois en renvoyant cette proposition à l'examen du projet de loi de finances. Celui-ci va devenir le rendez-vous des rendez-vous ! On ne sait pas du tout comment seront financées l'ensemble des mesures que vous avez présentées : la question est toujours repoussée, dans le cadre d'une stratégie de l'écran de fumée. Cela dit, ce débat est intéressant.

Je veux répondre à mon collègue et ami Philippe Plisson, que j'aime beaucoup et qui est sincère – je tiens à le souligner. Quand je me suis exprimé tout à l'heure sur l'amendement n° 997 du Gouvernement, je me suis limité à la question soulevée par cet amendement : je n'ai pas voulu

revenir sur l'ensemble de la politique de transport de notre pays, même si j'aurais pu le faire. Ce n'est pas de ma faute si vous allez traîner, pendant toute la durée de la législature, le boulet de la suppression de l'écotaxe et de ses conséquences. Il faut assumer, mon cher collègue : la décision a été prise par votre majorité ! Il est normal que nous mettions le doigt là où cela fait mal. Sur cette question, j'observe que les flèches vous atteignent, mais nous jouons notre rôle d'opposition, tout en respectant votre engagement.

Je veux vous le dire à nouveau, cher collègue : c'est un vrai plaisir de travailler avec vous.

M. Philippe Plisson, rapporteur. C'est réciproque !

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Je t'aime, moi non plus !

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Après les compliments adressés par l'opposition constructive représentée par le groupe UDI, je tiens à exprimer mon désaccord avec l'amendement déposé par nos collègues écologistes.

Nous pourrions nous demander si nous ne sommes pas en train de mordre sur le domaine de la loi de finances, et si le présent projet de loi est vraiment le bon cadre pour ce débat. Si vous voulez engager un débat sur le financement du projet de loi relatif à la transition énergétique, j'en serai ravi car c'est un débat que nous essayons d'ouvrir depuis maintenant six mois.

Pour l'instant, madame le ministre, vous n'avez justifié que 10 petits milliards d'euros. Mais il est vrai que la presse m'apprend que vous faites des miracles – j'ai parfois l'impression que *Paris Match* écrira un jour que vous guérissez les écrouelles. (*Sourires sur les bancs des groupes UMP et UDI.*) Toutefois, mis à part quelques annonces, vous avez fait le choix de rester très floue sur les milliards d'euros qui seront affectés au financement de votre projet de loi. C'est sans doute dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances que nous pourrions avoir un débat plus approfondi. Sur la forme, donc, ce n'est pas le lieu de ce débat.

S'agissant du fond, je ne suis pas certain qu'il soit opportun de s'en prendre aujourd'hui au diesel – c'est l'objectif caché de cet amendement –, ou en tout cas de réévaluer les niches fiscales y afférentes. Pour ce qui nous concerne, nous avons toujours défendu une position très constante en faveur de la différenciation des tarifs.

M. Bertrand Pancher. C'est très clair !

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

M. Patrice Carvalho. À mon tour, je veux dire que je suis très opposé à cet amendement. On nous présente aujourd'hui le diesel comme le carburant le plus polluant. C'est faux ! Des rapports qui viennent d'être réalisés par des scientifiques et des techniciens montrent qu'aujourd'hui, le diesel n'est pas plus polluant que l'essence.

M. Denis Baupin. Quelles sont vos sources ?

M. Patrice Carvalho. Je parle des rapports illustrés de graphiques qui nous ont été présentés en commission et que vous avez à votre disposition.

Quand on évoque le diesel, on fait généralement référence au moteur Indenor, mais cela fait quarante ans qu'on ne le construit plus ! Les moteurs actuels permettent de filtrer les

particules fines sur le pot d'échappement. Il a été prouvé scientifiquement que l'air entrant dans le moteur est plus chargé en particules que celui qui ressort du pot d'échappement. (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe écologiste.*)

Mme Cécile Duflot et Mme Barbara Pompili. Non, ce n'est pas possible! Pas vous! Pas ici!

M. Patrice Carvalho. Je suis désolé, mes chers collègues, mais il faut prendre en compte les évolutions techniques dans notre pays. Vous qui avez l'habitude de marcher sur la tête pour éviter les crottes de chien, regardez un peu ce qui se passe dans l'air! (*Sourires.*)

M. Julien Aubert. Bravo!

M. Patrice Carvalho. Vous ne parlez jamais du kérosène.

M. Denis Baupin. Pardon?

Mme Barbara Pompili. Cela fait des années que nous proposons de taxer le kérosène!

M. Patrice Carvalho. Pourtant, le diesel est beaucoup plus taxé que le kérosène. Or savez-vous qui supporte les taxes sur le diesel? Les plus pauvres. Est-ce vraiment ce que vous cherchez?

M. Julien Aubert. Les Verts sont anti-sociaux!

M. Patrice Carvalho. Je suis donc très opposé à cet amendement.

M. le président. Ce débat montre bien la difficulté à laquelle est confrontée Mme la ministre. Mettons donc, les uns et les autres, un peu de quiétude et de sérénité dans nos propos.

Je vous invite, monsieur Baupin, à faire de même. Vous avez la parole, mon cher collègue.

M. Denis Baupin, rapporteur. Je suis très serein, monsieur le président.

Notre collègue Carvalho n'est pas obligé d'être au courant de tout, mais je tiens à lui rappeler que nous déposons des amendements visant à mettre fin à la détaxation du kérosène dans le cadre de la discussion de chaque projet de loi de finances.

À ceux qui s'étonnent que nous soulevons cette question dans le cadre de l'examen d'un texte qui n'est pas un projet de loi de finances, je signale que nous venons de voter un article 9 *bis* A qui aurait plutôt eu sa place dans un projet de loi de finances et qui a pourtant été intégré dans le présent projet de loi.

M. Julien Aubert. *Nemo auditur propriam turpitudinem allegans!*

M. Denis Baupin, rapporteur. D'ailleurs, nous nous en félicitons, car c'est une bonne mesure. Quand on a envie de faire avancer les choses, on peut trouver des compromis.

J'invite à mes collègues qui rêvent encore d'un diesel propre à lire les notes de l'ADEME,...

M. Julien Aubert. Ah, l'ADEME!

M. Denis Baupin, rapporteur. ...un organisme que chacun peut respecter. Mais je vois que l'ADEME n'est pas, aux yeux de M. Aubert, un organisme officiel et sérieux.

M. Julien Aubert. C'est votre officine!

M. Denis Baupin, rapporteur. Pourtant, monsieur Aubert, un certain nombre de personnes de votre sensibilité politique l'ont présidée pendant de nombreuses années. Je pense à Mme Jouanno ou à M. Loos, par exemple,...

M. Bertrand Pancher. Pour M. Loos, cela n'a pas duré longtemps!

M. Denis Baupin, rapporteur. ...qui n'ont visiblement pas considéré que l'ADEME n'était pas un organisme sérieux.

M. Julien Aubert. À leur époque, l'ADEME était mieux gérée!

M. Denis Baupin, rapporteur. Même les diesels actuels, certes moins polluants que les précédents – il faut bien l'admettre –, émettent, dans l'usage quotidien, des oxydes d'azote en grande quantité. Je ne parle pas des cycles en laboratoire, qui permettent d'obtenir des résultats à peu près dans les normes.

M. Julien Aubert. C'est faux!

M. Denis Baupin, rapporteur. Même l'Union européenne est en train de revoir les cycles utilisés en laboratoire...

M. Julien Aubert. Non, ce n'est pas vrai!

M. Denis Baupin, rapporteur. Monsieur Aubert, tenez-vous au courant avant de contester mes propos! L'Union européenne a le droit de travailler sur les cycles permettant de valider, en laboratoire, le niveau de pollution des véhicules. Or il y a un tel décalage entre les cycles actuels et l'utilisation quotidienne des véhicules que l'Union européenne est en train de les revoir.

Par ailleurs, permettez-moi de signaler un phénomène qui n'est pas forcément connu: l'émission d'oxydes d'azote provoque la formation de particules fines quelques dizaines de centimètres après la sortie du pot d'échappement. Tout cela est très bien documenté.

M. Julien Aubert. Ah bon? Quelles sont vos sources?

M. Denis Baupin, rapporteur. En tout état de cause, l'amendement n° 888 ne distingue pas le diesel des autres carburants: il évoque simplement des niveaux de pollution.

Tout cela est documenté par l'ADEME, monsieur Aubert.

M. Julien Aubert. Quelle référence!

M. Denis Baupin, rapporteur. Vous n'aimez pas l'ADEME, mais il s'agit d'une agence officielle de l'État, dont nous votons chaque année le budget dans le cadre du projet de loi de finances. Elle travaille et mène des études sérieuses. Par rapport aux études que vous citez généralement, celles de l'ADEME ont au moins l'avantage de ne pas être commanditées par PSA: elles sont donc menées avec un petit peu plus d'indépendance.

Encore une fois, je répète que cet amendement ne mentionne pas le diesel, mais des niveaux de pollution.

M. Patrice Carvalho. L'exposé sommaire évoque pourtant le gazole!

M. Denis Baupin, rapporteur. Nous ne sommes pas opposés au diesel par principe: s'il existe un jour du diesel non polluant, nous y serons favorables.

En tout état de cause, notre amendement vise à promouvoir une fiscalité neutre, qui ne favorise pas des véhicules plus polluants que les autres, comme c'est le cas aujourd'hui. C'est quand même une aberration ! C'est un peu comme si la Sécurité sociale remboursait les paquets de cigarettes ! La fiscalité doit au moins être neutre s'agissant des niveaux de pollution.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Caullet.

M. Jean-Yves Caullet. Nous connaissons tous les convictions défendues avec talent par Denis Baupin. Nous savons qu'il est nécessaire de faire en sorte que les mesures fiscales prennent en compte les grands objectifs stratégiques que nous fixons pour notre pays. Cependant, s'agissant de la méthode, c'est à la loi de finances qu'il revient d'assurer la cohérence avec nos objectifs de transition énergétique, qui sont des objectifs de long terme. Nous n'avons pas à décorer, par petites touches, le présent projet de loi relatif à la transition énergétique de mesures qui, aussi logiques soient-elles, n'en constituent pas moins un ensemble très disparate.

M. Bertrand Pancher. On connaît l'histoire !

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Puisque vous aimez les études, monsieur Baupin, permettez-moi d'en citer une de l'Observatoire de la qualité de l'air en Île-de-France, qui montre que 41 % des particules fines en suspension émises par le trafic routier proviennent de l'abrasion des pneus, du revêtement routier et des freins. Voilà les vrais sujets ! N'essayez pas de vous en prendre à telle ou telle filière !

M. Patrice Carvalho. Il faut supprimer les freins ! (*Sourires.*)

M. Julien Aubert. Vous aimez citer des statistiques : en voilà !

M. Denis Baupin, rapporteur. Quel est le rapport ?

M. Julien Aubert. J'aime bien l'ADEME, mais je me rappelle votre fameux rapport démontrant qu'il est possible de réduire à 0 % la part du nucléaire dans la production d'électricité de notre pays...

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure. Ce n'est pas notre rapport, c'est celui de l'ADEME !

M. Julien Aubert. Ce rapport va à l'encontre de tout notre débat. Hier, le Gouvernement a expliqué qu'il ne travaillait aucunement sur vos orientations : vous devriez en être un peu dépités.

Surtout, à l'heure où des économies sont réalisées dans tous les domaines, pourquoi des organismes comme l'ADEME publient-ils des rapports sur des sujets qui n'intéressent en aucune façon le Parlement, puisqu'ils ne sont pas concernés par le présent projet de loi ?

M. Denis Baupin. Pourtant, on en parle !

M. Julien Aubert. J'aimerais justement qu'il y ait un jour un vrai débat sur la manière dont l'argent public est dépensé dans ce pays. C'est un sujet qui aurait tout sa place dans la loi de finances !

M. Serge Janquin. Vous voulez couper les crédits de l'ADEME, maintenant ?

M. le président. La parole est à Mme Cécile Duflot.

Mme Cécile Duflot. M. Aubert se contredit beaucoup : il dit un jour que ce projet de loi est l'otage des écologistes et le lendemain que nous devrions être dépités.

M. Julien Aubert. Vous êtes victimes du syndrome de Stockholm !

Mme Cécile Duflot. Il faudrait quand même que vous sachiez de quoi vous parlez !

Je tiens à dire que les organismes de recherche qui travaillent pour éclairer les décisions politiques, en analysant les conséquences des différentes possibilités, sont absolument nécessaires. Si un organisme comme l'ADEME se contentait de traduire mot à mot les productions du Parlement, ce serait une grave erreur ! Le Parlement doit décider, mais tous ces organismes de recherche doivent éclairer les décisions du politique. Je suis navrée de déranger votre conversation téléphonique, monsieur Aubert !

M. Julien Aubert. J'ai raccroché pour vous, madame Duflot !
Mme Cécile Duflot. Il est important d'avoir une conception relative de ce que fait le Parlement et des lois qui y sont décidées. Ces organismes de recherche sont là pour apporter des analyses,...

M. Julien Aubert. Qui dirige l'administration ?

Mme Cécile Duflot. ...avec ou sans graphique, monsieur Carvalho, mais s'agissant du diesel, on ne peut plus dire que mieux vaut respirer ce qui sort du pot d'échappement que l'air aspiré par la bouche d'aération.

M. le président. Ce débat est intéressant mais revenons-en à l'amendement n° 888.

M. Julien Aubert. Vous présidez bien !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Je me range à l'avis du Gouvernement et demande le retrait de l'amendement. (*Exclamations sur les bancs du groupe écologiste.*)

(*L'amendement n° 888 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 999.

Mme Ségolène Royal, ministre. C'est un amendement de cohérence.

(*L'amendement n° 999, accepté par le Gouvernement, est adopté et l'amendement n° 838 tombe.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Il est rédactionnel.

(*L'amendement n° 14, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n° 113.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Il est rédactionnel.

(*L'amendement n° 113, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

(*L'article 9 bis, amendé, est adopté.*)

Article 10

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 836.

M. Denis Baupin, rapporteur. Défendu.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Il s'agit toujours du même débat sur les particules fines. Je demande le retrait de l'amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

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

M. Denis Baupin, rapporteur. Je le retire.
(*L'amendement n° 836 est retiré.*)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 830.

M. Denis Baupin, rapporteur. Je vais présenter ensemble les amendements n°s 830, 832, 756, ainsi qu'un amendement jugé irrecevable au titre de l'article 40 et qui prévoyait une programmation des stations d'avitaillement – pourtant, il ne s'agissait que d'une programmation.

Le projet de loi vise à favoriser les carburants alternatifs mais il reste très électro-centré. Je répète que nous n'avons rien contre les véhicules électriques, surtout si la part de l'électricité d'origine renouvelable tend à augmenter. Pour autant, tous les acteurs disent qu'il ne faut pas forcément mettre tous ses œufs dans le même panier et qu'il faut développer en parallèle d'autres carburants alternatifs. D'ailleurs, les amendements adoptés au cours des dernières heures vont en ce sens.

Le projet de loi prévoit le développement de bornes électriques, mais rien n'est prévu s'agissant de la fourniture de carburants alternatifs. Nos amendements tendent donc à appliquer à ces carburants un traitement relativement équivalent à celui de l'électricité et à prévoir le déploiement progressif de stations d'avitaillement. À l'instar des dispositions sur les bornes électriques, il ne s'agit que de fixer des objectifs. Le projet de loi doit traduire la volonté du politique de mettre ces carburants alternatifs à la disposition de nos concitoyens. Il ne suffit pas que les véhicules existent, encore faut-il pouvoir les alimenter en carburant !

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Déjà été examiné en première lecture, puis en nouvelle lecture par la commission, cet amendement a été repoussé à chaque fois. L'intention est louable, mais il semble compliqué de programmer l'installation de stations tous les 150, 200 ou 250 kilomètres, alors même que de nombreuses stations à essence ferment déjà dans nos territoires. De plus, pourquoi 150 kilomètres, et non 200 ? Avis défavorable.

(*L'amendement n° 830, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 832.

M. Denis Baupin, rapporteur. Il vient d'être défendu.

(*L'amendement n° 832, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 756 a été défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Plisson, rapporteur. Je demande le retrait de cet amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Baupin, retirez-vous votre amendement ?

M. Denis Baupin, rapporteur. Non.

(*L'amendement n° 756 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Vitel, pour soutenir l'amendement n° 55.

M. Philippe Vitel. L'article 10 prévoit l'installation d'au moins 7 millions de points de charge électriques en France d'ici à 2030 et nous nous en réjouissons. Pour autant, il n'évoque pas les infrastructures qui seraient de nature à accompagner le développement des carburants gaz naturel et biométhane. Cet amendement vise donc à insérer l'alinéa suivant après l'alinéa 2 : « Afin de développer l'usage du biométhane carburant, l'État établit une feuille de route pour doter le réseau routier français d'une infrastructure d'avitaillement en carburant gaz naturel et biométhane. »

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Comme je l'ai dit en commission et encore tout à l'heure, cet amendement est satisfait par l'article 9 *bis*. Je demande donc aux auteurs de l'amendement de le retirer.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Vitel, retirez-vous cet amendement ?

M. Philippe Vitel. Non, car je n'en suis pas le signataire principal.

(*L'amendement n° 55 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Michèle Bonneton, pour soutenir l'amendement n° 765.

Mme Michèle Bonneton. La consommation potentielle attendue pour la mise en service d'1 million de véhicules électriques, comme le prévoit le texte, représenterait une puissance d'environ 2,4 gigawatts. C'est un niveau très important. À titre de comparaison, les réacteurs nucléaires les plus puissants en activité en France ont une puissance de 1,4 gigawatt.

Pour que le développement des véhicules électriques soit compatible avec les objectifs de réduction des consommations d'énergie, de réduction de la part du nucléaire et d'augmentation de la part des énergies renouvelables telles

que définies à l'article 1^{er} de la présente loi, l'électricité alimentant ces véhicules doit être principalement d'origine renouvelable. Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. L'objectif est très louable mais c'est très difficile à appliquer. De plus, on ne peut juridiquement pas imposer à un opérateur de bornes un fournisseur d'électricité plutôt qu'un autre. Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à l'amendement.

(L'amendement n° 765, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 834.

M. Denis Baupin, rapporteur. Défendu.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Cet amendement impose aux régions d'élaborer des schémas. Je pense qu'elles le feront et même qu'elles ont déjà commencé à le faire. Si on veut encourager la décentralisation, il faut se garder d'adopter des positions jacobines, qui imposent aux régions ce qu'elles ont toute la latitude de faire.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis. Aujourd'hui, nous ne pouvons plus imposer aux régions d'élaborer tel ou tel schéma. Par définition, avant d'implanter les bornes, elles réfléchiront à la façon dont elles le feront et aux lieux d'implantation. Elles ont la liberté d'élaborer des schémas globaux ou partiels au niveau de la région. La loi n'a pas à imposer de nouveaux schémas régionaux.

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

M. Denis Baupin, rapporteur. Il s'agissait plutôt d'éviter que les opérateurs comme ERDF décident à la place des régions et de s'assurer que ces dernières soient consultées. Notre amendement a été interprété de façon un peu tendancieuse !

(L'amendement n° 834 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Michèle Bonneton, pour soutenir l'amendement n° 764.

Mme Michèle Bonneton. Cet amendement s'applique aux opérations de construction définies aux alinéas 11 à 14. Il vise à compléter l'alinéa 14 par les mots : « ainsi que de pistes cyclables en site propre, selon des modalités définies par décret. » En effet, il est moins cher et plus efficace de prévoir des pistes cyclables en amont, dès le début des travaux. Cela se pratique d'ailleurs dans de nombreux pays de l'Union européenne.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Cet amendement a déjà été examiné en première lecture et en nouvelle lecture par la commission. Il a été rejeté. Créer des pistes cyclables autour de ces bâtiments ne sera pas possible partout. Cela dépend

notamment de la largeur des rues des alentours. J'aime beaucoup le vélo mais nous ne pouvons faire que ce qui est possible. Avis défavorable.

(L'amendement n° 764, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n° 15.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Rédactionnel.

(L'amendement n° 15, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Vitel, pour soutenir l'amendement n° 56.

M. Philippe Vitel. Afin de favoriser l'accès aux véhicules à gaz naturel, il convient de développer le nombre de points de distribution. L'objet de cet amendement est donc de favoriser l'équipement des stations-service en matériel compatible gaz naturel véhicule – GNV.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Nous avons déjà débattu de l'installation systématique de stations à gaz. Ce serait très coûteux et très contraignant. Avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je comprends l'objectif de cet amendement mais il est vrai qu'un tel dispositif serait trop lourd et extrêmement coûteux. De plus, votre préoccupation est partiellement satisfaite par l'article 9 *bis*, qui permet justement le déploiement des infrastructures en carburant propre dans un cadre plus global. C'est plutôt dans ce cadre que le Gouvernement peut encourager le déploiement de points de livraison en gaz naturel, qui est en effet très attendu et demandé.

M. le président. Monsieur Vitel, retirez-vous votre amendement ?

M. Philippe Vitel. Non, pour les mêmes raisons que tout à l'heure.

(L'amendement n° 56 n'est pas adopté.)

(L'article 10, amendé, est adopté.)

Article 10 *bis*

M. le président. La parole est à M. Jacques Krabal, pour soutenir l'amendement de suppression n° 590.

M. Jacques Krabal. Autant nous sommes très favorables à l'auto-partage, autant les dispositions prévues par l'article 10 *bis* nous semblent très compliquées, voire impossibles à mettre en œuvre. En outre, il ne nous semble pas réaliste d'en passer par les plans locaux d'urbanisme. C'est pourquoi nous proposons la suppression de l'article.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 590 n'est pas adopté.)

(L'article 10 bis est adopté.)

Article 11

M. le président. La parole est à M. Jacques Krabal, pour soutenir l'amendement n° 593.

M. Jacques Krabal. Il s'agit d'un amendement de cohérence.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 593 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Allain, pour soutenir l'amendement n° 772.

Mme Brigitte Allain. Les biocarburants avancés ne sont pas sans causer la moindre émission de gaz à effet de serre. La production et le transport des matières premières, la transformation ainsi que le transport du produit fini constituent, en effet, des sources d'émissions de ce type de gaz. Selon les procédés et les bassins de collecte, ces émissions sont plus ou moins importantes.

Il est donc demandé au Gouvernement de ne fixer des objectifs relatifs aux biocarburants avancés qu'après une étude d'évaluation approfondie, portant notamment sur leur éventuel bénéfice environnemental.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Nous n'avions pas jugé utile, en commission, d'inscrire cette disposition dans la loi, et les auteurs de l'amendement avaient donc accepté de le retirer. Je leur demande de faire de même aujourd'hui.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis : le Gouvernement demande le retrait de l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je regrette, chers collègues, que le même sujet revienne régulièrement en débat, alors que chacun sait que des évolutions très favorables caractérisent la pratique des industries de transformation. Certes, les biocarburants – ou agrocarburants – de première génération ont suscité des controverses, mais tout cela est en train de changer, nous le savons bien.

Nous recherchons avec l'agriculture un équilibre difficile à trouver : il lui faut à la fois nourrir la planète, trouver des conditions de production respectueuses de la nature, et enfin produire des agrocarburants ou des biocarburants de bonne qualité. Le débat a été tranché en commission : je veux d'ailleurs remercier le rapporteur pour ses propos sur le sujet.

M. le président. Madame Allain, maintenez-vous votre amendement ?

Mme Brigitte Allain. Oui.

(L'amendement n° 772 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements, n°s 475, 246, 418, 615 et 866, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 418, 615 et 866 sont identiques.

La parole est à M. Alain Leboeuf, pour soutenir l'amendement n° 475.

M. Alain Leboeuf. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Cottel, pour soutenir l'amendement n° 246.

M. Jean-Jacques Cottel. Défendu.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Chevrollier, pour soutenir l'amendement n° 418.

M. Guillaume Chevrollier. Le présent amendement vise à se conformer à la nouvelle nomenclature établie par la dernière version de la directive 2009/28 adoptée par le Parlement européen le 28 avril 2015 et qui entrera bientôt en vigueur. Celle-ci distingue notamment les biocarburants conventionnels visés par la limitation de 7 % pour la prise en compte de l'objectif d'utiliser, en 2020, 10 % d'énergie renouvelable dans les transports.

En outre, l'amendement vise à préciser que la programmation pluriannuelle de l'énergie, la PPE, devra fixer des objectifs d'incorporation distincts pour la filière essence et pour la filière gazole.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 615.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement est défendu, mais je voudrais préciser mes propos s'agissant des agrocarburants ou des biocarburants. Ce n'est pas être hostile à toute évolution que de le remarquer : à partir du moment où le législateur a fixé des orientations en la matière, les industries de transformation doivent s'engager dans des investissements particulièrement lourds.

Ma région abrite ainsi la plus grande coopérative céréalière de France, Vivescia. Or il suffit de visiter ses installations pour constater l'ampleur des investissements réalisés. C'est pourquoi nous ne pouvons pas passer notre temps à changer la réglementation : cela s'avère catastrophique, autant pour notre image que pour une profession qui a cru, à un moment donné, en la parole de l'État.

M. le président. La parole est à M. Jacques Krabal, pour soutenir l'amendement n° 866.

M. Jacques Krabal. Il est défendu.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Un tel débat est récurrent. J'entends ce que dit mon ami Bertrand Pancher : nous sommes toujours dans l'entre-deux, soumis aux contingences économiques comme aux contraintes écologiques. Pour autant, nous nous posons ici en défenseurs de l'écologie. Il faut certes prendre en compte l'économie, mais si nous voulons changer de modèle, nous ne pouvons continuer à promouvoir ce qui n'est pas bien au prétexte que cela va poser des problèmes à certains.

Aujourd'hui, je suis très défavorable aux agrocarburants, ainsi qu'à la fixation d'objectifs chiffrés pour leur utilisation. La terre est effectivement faite pour produire de la nourriture, pas des carburants destinés à des voitures qui viendront polluer l'atmosphère. Nous avons eu ce débat pendant les travaux de la commission spéciale : je réitère mon hostilité et suis donc défavorable à tous ces amendements.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je partage, pour les mêmes raisons, l'avis du rapporteur.

(Les amendements n° 475 et 246, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n° 418, 615 et 866 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Cautlet, pour soutenir l'amendement n° 581.

M. Jean-Yves Cautlet. Par cet amendement, je tente, bien modestement, de donner à la PPE tout son rôle dans l'évolution vertueuse que nous souhaitons tous en matière de biocarburants. L'amendement n° 773 déposé par nos collègues écologistes tend d'ailleurs à le compléter en précisant la direction à prendre. La programmation pluriannuelle doit fixer un objectif d'incorporation pour tous les biocarburants. De même, elle peut – et même doit – indiquer de quelle façon les uns devront progressivement céder la place aux autres. C'est le bon outil pour répondre aux préoccupations que notre rapporteur vient d'évoquer.

M. Bertrand Pancher. Il a raison.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Vous souhaitez prévoir la fixation de plusieurs objectifs en matière de biocarburants plutôt qu'un seul, relatif aux seuls biocarburants avancés. Nous avons vérifié : la réglementation européenne répond à cette demande. Je demande donc le retrait de l'amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je suis du même avis que le rapporteur et je suggère à M. Cautlet le retrait de cet amendement. En revanche, le Gouvernement sera favorable à son amendement n° 583.

(L'amendement n° 581 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n° 16.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 16, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Allain, pour soutenir l'amendement n° 773.

Mme Brigitte Allain. Nous venons de débattre des agrocarburants de première génération qui ont effectivement causé pas mal de dégâts. Cet amendement vise à substituer progressivement les biocarburants de deuxième génération aux agrocarburants de première génération, en se fixant comme objectif la disparition totale de ces derniers.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. La notion de substitution progressive manque de clarté.

M. Bertrand Pancher. Il n'a pas tort.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Je demande donc le retrait de cet amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 773 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 583 et 774, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Yves Cautlet, pour soutenir l'amendement n° 583.

M. Jean-Yves Cautlet. En évoquant le « besoin de terres agricoles supplémentaires », la rédaction actuelle de l'alinéa 6 suppose de connaître l'état initial d'occupation des terres, pourtant toujours difficile à déterminer. La rédaction que je propose évite cet inconvénient. Il en est de même pour l'évaluation du « risque d'émissions de gaz à effet de serre liées aux changements indirects dans l'affectation des sols », qui nécessite de savoir quel état initial on prend comme référence. L'amendement n° 583 prend en compte les deux objectifs tout en offrant une meilleure sécurité juridique.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Allain, pour soutenir l'amendement n° 774.

Mme Brigitte Allain. Il est défendu.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. La rédaction de l'amendement n° 583 me semble effectivement très satisfaisante et très claire : la commission y est favorable. En revanche elle est défavorable à l'amendement n° 774, dont je demande le retrait au bénéfice de l'amendement de M. Cautlet.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Allain.

Mme Brigitte Allain. Je le retire.

(L'amendement n° 774 est retiré.)

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 583 est adopté.)

(L'article 11, amendé, est adopté.)

Article 12

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 476, 65 et 477, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Julien Aubert, pour soutenir l'amendement n° 476.

M. Julien Aubert. Le Sénat a voulu bien faire en spécifiant que « les entreprises de plus de 500 salariés appartenant au secteur de la grande distribution » étaient visées par

l'article 12. Or, on connaît le problème : en prévoyant un tel seuil, on va, à la marge, créer des effets de bord ainsi que des externalités négatives.

Il n'est d'ailleurs pas certain que la taille de l'entreprise soit directement corrélée au problème des émissions globales de gaz à effet de serre. Par exemple, des dizaines de petits ensembles peuvent avoir, si on les considère de façon consolidée, un impact bien plus important qu'une très grande entreprise du secteur de la distribution.

C'est pourquoi il est proposé de revenir à la rédaction initiale, tout en laissant au décret le soin de préciser le dispositif de façon à ne pas le faire trop peser sur des entreprises de petite taille.

M. le président. Monsieur Aubert, pouvez-vous également soutenir l'amendement n°477 qui est soumis à une discussion commune ?

M. Julien Aubert. Il participe de la même philosophie, puisqu'il propose l'insertion, à la première phrase de l'alinéa 1, des mots « groupements d'entreprises » après le mot « entreprises ».

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Je partage l'objectif poursuivi par l'amendement n° 476 : c'est pour cette raison que j'ai déposé l'amendement n° 65.

M. le président. Je vous invite précisément à le soutenir.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Le seuil de 500 salariés, retenu par le Sénat, présente l'inconvénient d'exonérer du dispositif les réseaux franchisés – comme Leclerc, pour ne pas le citer, qui représente 630 magasins, le plus souvent indépendants. Je propose donc de supprimer ce seuil et, à l'instar de M. Aubert dans son amendement n°477, d'étendre le dispositif aux groupements d'entreprises.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je partage l'avis du rapporteur et donne un avis favorable sur son amendement n° 65. En conséquence, je demande le retrait des amendements n° 476 et 477.

M. le président. Monsieur Aubert, acceptez-vous de retirer vos deux amendements au profit de l'amendement n°65 du rapporteur ?

M. Julien Aubert. Oui.

M. le président. Le rapporteur vous en remercie.

(Les amendements n° 476 et 477 sont retirés.)

(L'amendement n° 65 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Patrice Carvalho, pour soutenir l'amendement n° 378.

M. Patrice Carvalho. L'article 12, dans le prolongement du Grenelle de l'environnement, impose aux grandes entreprises du secteur de la distribution la mise en place d'un programme d'actions tendant à réduire leurs émissions de gaz à serre et de polluants atmosphériques résultant du transport des marchandises qu'elles commercialisent.

L'objectif de cet amendement est d'aller plus loin et de se montrer plus ambitieux. Nous souhaitons que cette obligation soit étendue aux entreprises de l'équipement et de la construction eu égard au tonnage et au volume transporté. Le transport relatif aux matériaux de construction et aux produits manufacturés est en effet en forte progression. La construction, par exemple, génère à elle seule 21 % des transports de marchandises par la route.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. L'Assemblée a déjà rejeté cet amendement en première lecture. Il y a un problème de définition des entreprises concernées. Comme nous venons de supprimer le seuil de 500 salariés, étendre cette obligation à de nouveaux secteurs va toucher de toutes petites entreprises.

J'observe par ailleurs que les entreprises qui commercialisent et distribuent des matériaux de construction sont concernées du fait de leur appartenance au secteur de la grande distribution.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Défavorable.

J'ajoute que des engagements volontaires pris par la grande distribution et le transport de marchandises ont été signés hier avec l'ADEME. Je crois que ce secteur a pris en considération les exigences de la transition énergétique et que leurs décisions vont dans le bon sens.

(L'amendement n° 378 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, pour soutenir l'amendement n°478.

M. Julien Aubert. C'est un problème que nous avons évoqué en commission. Nous souhaitons que les entreprises de la grande distribution fassent des efforts en matière d'émissions de CO₂, mais il y a en réalité deux chaînes, une chaîne amont et une chaîne aval, en compte propre ou pour compte d'autrui. Ces entreprises peuvent contrôler essentiellement l'acheminement entre les entrepôts et le site de distribution ; elles n'ont en revanche aucun contrôle sur le transport entre les fournisseurs et l'entrepôt.

On fait peser sur elles une obligation sur l'ensemble de la chaîne alors qu'il y a une partie pour laquelle elles n'ont pas vraiment de responsabilité et surtout pas les moyens d'agir. Vous avez donc dû écrire qu'elles « veillent à ce que cette obligation ne se traduise pas par des charges supplémentaires pour leurs fournisseurs de biens et de denrées » afin que cela n'entraîne pas une détérioration de leur situation économique.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. L'amendement vise à supprimer des précisions ajoutées par le Sénat que je considère utiles.

Nous avons eu ce débat en commission. Il est entendu que les entreprises de la grande distribution ne maîtrisent pas elles-mêmes directement tout ce qui se passe entre les sites de production et les rayons du magasin mais il est certain qu'en rationalisant leur gestion de stocks, en réduisant le nombre de livraisons hebdomadaires, en privilégiant les

producteurs locaux, les circuits courts, leurs programmes d'action auront un impact sur l'ensemble de la chaîne de transport.

Il est important que la loi interdise à la grande distribution d'imposer les charges correspondantes à leurs fournisseurs, ce qui pourrait être induit.

La commission est donc défavorable à l'amendement.

(L'amendement n° 478, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Vitel, pour soutenir l'amendement n° 57.

M. Philippe Vitel. Il s'agit de mettre en place des mesures incitatives pour encourager les entreprises de la grande distribution à atteindre les objectifs fixés pour les émissions de gaz à effet de serre, une diminution de 10 % à l'horizon de 2020 et de 20 % à l'horizon de 2025 par rapport à l'année 2015.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Nous n'allons pas rouvrir le dossier difficile de l'écotaxe poids lourds. Je rappelle simplement que l'écotaxe vise à faire payer l'usage des routes à ceux qui les empruntent et que le barème de la taxe est différencié en fonction du niveau d'émissions polluantes puisqu'il est fondé sur les normes Euro. Il n'y a pas de raison valable d'exonérer ces entreprises. Avis défavorable.

(L'amendement n° 57, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 616.

M. Bertrand Pancher. Nous soutenons évidemment tout ce qui tend à faire en sorte que les grands groupes, puis leurs fournisseurs, dans le cadre de politiques intégrées, s'engagent dans des politiques de réduction de gaz à effet de serre – pas uniquement, d'ailleurs, dans la grande distribution, et c'est pourquoi je soutenais l'amendement de M. Carvalho sur les entreprises de matériaux. Cela concerne évidemment toute la chaîne et la grande distribution est un acteur important.

Cela dit, il nous paraîtrait plus utile que les entreprises concernées soient consultées pour la définition des objectifs et le calendrier des programmes d'action. En effet, la réglementation non seulement tend à s'empiler mais change pratiquement d'année en année ; seule la souplesse, sur la base d'une discussion avec les entreprises concernées suivie de communications publiques, permettra à ces grands groupes d'adopter des stratégies vertueuses.

Nous observons d'ailleurs que beaucoup d'entre eux se sont fixé des objectifs nettement supérieurs à ceux qui sont prévus par la loi. Nous avons rencontré il y a quelques jours des représentants de la direction du développement durable du groupe McDo : leurs engagements en ce domaine sont bluffants, comme d'ailleurs ceux de nombreux autres groupes. Ils agissent sur la base du volontariat, car cela répond à une demande des consommateurs et à la nécessité de changer leur image.

Veillons tout de même à ce que des consultations soient menées sur la définition des objectifs et du calendrier.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Je n'attendais pas de M. Pancher une telle défense de McDonald's, mais tout arrive.

M. Julien Aubert. Pourquoi pas ? C'est une entreprise qui crée des emplois !

M. Philippe Plisson, rapporteur. Cet amendement a déjà été déposé par les mêmes auteurs en commission et il a été rejeté.

L'objectif chiffré est un objectif global assigné à l'ensemble du secteur, il n'y a pas d'objectifs fixés pour chaque entreprise, qui seraient ainsi susceptibles d'être renégociés.

Quant au calendrier, le réviser signifierait reconnaître que l'objectif n'est pas atteint dans les délais. Cela revient à constater l'échec de la démarche avant même de l'engager.

La commission est donc défavorable à l'amendement.

(L'amendement n° 616, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 12, amendé, est adopté.)

Article 12 bis

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n° 68.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Cet amendement propose de remplacer le nombre de mouvements par le nombre d'unités de trafic pour les avions.

Il précise également que l'objectif chiffré institué pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants est global et qu'il s'applique à l'ensemble des aéroports visés par l'article 12 bis.

(L'amendement n° 68, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 12 bis, amendé, est adopté.)

Article 12 ter A

(L'article 12 ter A est adopté.)

Article 12 ter

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n° 17.

M. Philippe Plisson, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 17, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 12 ter, amendé, est adopté.)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à Mme Barbara Pompili, pour un rappel au règlement.

Mme Barbara Pompili. En application de l'article 55, alinéa 6, monsieur le président, nous demandons un temps supplémentaire pour la discussion de l'article 13 *bis*.

M. le président. Comme pour d'autres articles, il est fait droit à votre demande.

Article 13

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 757.

M. Denis Baupin, rapporteur. C'est un amendement plus esthétique que politique.

La loi prévoit des zones à circulation restreinte en fonction de la pollution de l'air, et nous y sommes évidemment favorables, mais parler de circulation restreinte n'est pas très engageant. Dans les autres pays, on parle de *low emission zones*, c'est-à-dire de zones à basse émission.

Nous proposons l'expression : « zones de basse pollution », plus positive et qui rendrait l'objectif recherché plus compréhensible par nos concitoyens.

Il s'agit de faire de la pédagogie, de l'écologie positive et non punitive. *(Sourires.)*

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. C'est ce que j'appellerais un amendement sémantique.

M. Denis Baupin, rapporteur. Oui.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Nous sommes d'accord sur l'objectif recherché mais il me paraît plus clair de désigner ces zones par l'action qu'on y mène. Je suis donc défavorable à cet amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Défavorable.

M. le président. Monsieur Baupin ?

M. Denis Baupin, rapporteur. Je le retire puisque personne n'est d'accord ! *(Sourires.)*

(L'amendement n° 757 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Bies, pour soutenir l'amendement n° 528.

M. Philippe Bies. Je remercie M. Baupin d'avoir retiré son amendement. Sinon, j'aurais dû rectifier le mien, puisqu'il concerne aussi les zones de circulation restreinte.

Le texte prévoit que ces zones ne pourront être définies que dans les agglomérations et les zones touchées par un plan de protection de l'atmosphère d'ores et déjà applicable.

Cet amendement propose qu'elles puissent l'être sans attendre que le plan de protection de l'atmosphère local soit adopté définitivement, qu'il soit en révision ou en cours de création. Cela permettrait de ne pas freiner les collectivités désireuses d'agir rapidement. Il y a aujourd'hui trente-six PPA en France, dont cinq sont en cours de révision et huit en cours d'élaboration.

(L'amendement n° 528, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 1009.

Mme Ségolène Royal, ministre. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 1009, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n° 22 rectifié.

M. Philippe Plisson, rapporteur. La rédaction du IV telle qu'elle a été adoptée par la commission peut être considérée comme une injonction au Gouvernement, que le Conseil constitutionnel pourrait donc déclarer inconstitutionnelle.

Cet amendement propose donc de transformer cette injonction en demande de rapport, tout en continuant à prendre en compte l'urgence d'une telle préoccupation. Il porte non sur le fond mais sur la forme.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Favorable.

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

M. Denis Baupin, rapporteur. L'amendement n° 1009 a été examiné très vite et je voulais tout de même remercier Mme la ministre de l'avoir déposé. Nous voulions que la mesure de remplacement par des véhicules peu polluants concerne également les véhicules d'occasion, afin d'en faire aussi une mesure sociale, mais nous n'avions pas pu déposer d'amendement à cause de l'article 40.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement a effectivement été déposé à la demande de Denis Baupin. C'était en effet tout à fait judicieux.

(L'amendement n° 22 rectifié est adopté.)

(L'article 13, amendé, est adopté.)

Article 13 bis A

(L'article 13 bis A est adopté.)

Article 13 bis

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement de suppression n° 1024.

Mme Ségolène Royal, ministre. Les dispositions de l'article 13 *bis* ayant une incidence sur les finances publiques, je souhaite qu'elles soient examinées dans le cadre des lois financières de fin d'année.

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

M. Philippe Plisson, rapporteur. Cet amendement n'a pu être examiné par la commission, compte tenu de son dépôt tardif. À titre personnel, j'y suis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Cécile Duflot.

Mme Cécile Duflot. Le groupe écologiste a un avis très défavorable sur cet amendement contre lequel il votera. En effet, la création d'une « indemnité kilométrique vélo » est

l'une des avancées significatives de cette loi. On peut certes dire qu'il s'agit de dispositions financières, mais on doit surtout dire à quel point il est utile de favoriser le développement du vélo, et ce à plusieurs titres : pour la santé de ses utilisateurs, pour une moindre pression sur les transports en commun ; de plus, c'est un usage qui n'abîme que très peu les infrastructures existantes et qui a des effets positifs en matière de santé publique. L'équilibre du dispositif doit donc être apprécié de manière globale. Dans un projet de loi sur la transition énergétique, où la question des transports est essentielle, développer la pratique du vélo est un chantier passionnant.

J'imagine les contraintes qui pèsent sur ce dispositif, notamment l'intervention d'autres ministères. Mais nous nous félicitons qu'il ait trouvé sa place dans ce projet de loi. Nous nous sommes également félicités du premier bilan tiré de l'expérimentation de cette indemnité, et qui est très positif. Nous pensons qu'il faut maintenant passer à une généralisation, d'autant que le faire dans ce projet de loi, c'est aussi lui donner une publicité. L'intérêt est de montrer à nos concitoyens que la pratique du vélo participe de manière très efficace de la transition énergétique.

M. le président. Sur l'amendement n°1024, je suis saisi par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Bien évidemment, l'encouragement à l'utilisation des vélos est au centre de la problématique et des actions de la transition énergétique pour le transport propre. Il ne s'agit absolument pas, par cet amendement, de marquer un quelconque recul sur la volonté d'encourager cette utilisation, mais de répondre à une demande tout à fait justifiée du ministre des finances, qui considère que les dispositions financières et fiscales doivent être examinées en fin d'année dans le cadre du projet de loi de finances. Je vous invite donc à redéposer un amendement à cette occasion.

En revanche, je tiens à souligner que vous avez adopté dans l'article 9 *bis* A une disposition très importante, qui a été acceptée par mon collègue Michel Sapin : la réduction de l'impôt sur les sociétés pour les entreprises qui mettent gratuitement à disposition de leurs salariés une flotte de vélo pour les déplacements domicile-travail dans la limite de 25 % du prix d'achat de cette flotte. À trop charger la barque, on risque le déséquilibre. Par conséquent, s'il faut aller plus loin pour encourager l'usage des vélos, je vous invite à déposer un amendement complémentaire au moment du projet de loi de finances, mais je considère que cette réduction de l'impôt sur les sociétés représente déjà une véritable avancée. Dans le contexte actuel, c'est un geste important que fait le Gouvernement avec l'accord du ministre des finances. En revanche, à la demande de Michel Sapin, je souhaite que l'amendement n° 1024 de suppression de l'article 13 *bis* soit voté par la représentation nationale.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Caullet.

M. Jean-Yves Caullet. J'ai bien entendu l'argumentation de Mme la ministre. D'ailleurs, j'ai moi-même défendu tout à l'heure le principe selon lequel les mesures financières devaient être examinées dans le cadre de la loi de finances. Toutefois, en l'occurrence, je pense que les dispositions de

l'article 13 *bis* sont d'une autre nature. Elles visent à considérer le vélo comme un véhicule comme les autres et à le faire entrer dans un dispositif général, certes fiscal.

Il y a également une autre vertu aux dispositions de l'article 13 *bis*. Pour beaucoup de nos concitoyens, qui ne prêtent pas trop attention à ces questions, le coût d'une voiture vient de son carburant. Comme il n'y a pas de carburant dans un vélo, ils en concluent qu'un vélo ne coûte rien. C'est faux ! Un matériel s'amortit et a une valeur d'usage. Il me paraît donc important de considérer un vélo utilisé pour se rendre au travail comme n'importe quel autre véhicule, avec son coût d'usage et son coût d'amortissement. C'est pourquoi le groupe SRC préférera repousser l'amendement et maintenir le vélo au rang des véhicules utilisables pour se rendre au travail, au même titre que les autres.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Excellente argumentation !

M. le président. La parole est à M. Philippe Vitel.

M. Philippe Vitel. Madame la ministre, nous nous opposons avec force et vigueur à votre amendement de suppression, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, cet article 13 *bis* est le fruit d'un consensus parlementaire qui a réuni l'UMP, le PS, le groupe écologiste et les radicaux. Il est l'émanation de cette navette parlementaire à laquelle nous sommes si attachés.

Ensuite, il faut examiner l'intérêt de cet article en termes de santé publique. S'il entre rapidement en application, il permettra dès demain de diminuer les dépenses de santé de notre pays. Comme l'a rappelé Mme Duflot, l'expérimentation qui a eu lieu du 1^{er} juin au 1^{er} novembre 2014 à l'initiative du ministère de l'écologie fait apparaître un bilan très positif. Le dispositif a permis une hausse de 50 % de la part modale du vélo ; il a attiré près de 20 % d'automobilistes et 9 % d'usagers de deux roues motorisés vers le vélo. On a également noté une division par deux du nombre de personnes dont l'activité physique est insuffisante, simplement grâce à cette expérimentation. Il s'agit d'un vrai sujet de santé publique. Le médecin que je suis tient à ce que cette disposition soit applicable le plus rapidement possible.

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

M. Denis Baupin, rapporteur. Madame la ministre, nous avons bien compris les contraintes auxquelles vous êtes confrontée : nous savons que vous ne soutenez pas cet amendement de gaieté de cœur. (*Sourires.*)

Je remercie nos collègues qui viennent de prendre la parole pour soutenir l'indemnité kilométrique vélo. Il va sans dire que nous avons tenté, à de nombreuses reprises, de faire passer ce dispositif en projet de loi de finances. Des débats ont eu lieu et l'idée a fait son chemin. De fait, les déclarations que nous venons d'entendre n'auraient peut-être pas été les mêmes en début de mandature. Le club des parlementaires pour le vélo, auquel appartiennent notamment Alexis Bachelay du groupe socialiste, Philippe Goujon du groupe UMP et Jacques Krabal du groupe RRDP, a beaucoup travaillé.

Nous avons rencontré le ministre des transports, Alain Vidalies, il y a quelques semaines, pour travailler sur les suites de l'adoption de ce dispositif, qui paraissait acquise, puisque l'amendement, passé en première lecture à l'Assemblée nationale, avait été confirmé au Sénat, ce qui n'allait pas de soi. On a pris peu à peu conscience que ce type de dispositif, qui fonctionne très bien en Grande-Bretagne et

dont les résultats de l'expérimentation réalisée en France ont été rappelés par plusieurs collègues, est un dispositif vertueux d'un point de vue sanitaire et environnemental, mais aussi pour les finances publiques.

M. Philippe Vitel. Bien sûr !

M. Denis Baupin, rapporteur. Certes, il suppose un coût initial. Mais, comme les études sur cette mesure l'ont montré, à partir du moment où cela améliore la santé publique, les conséquences sur la Sécurité sociale sont bénéfiques. Il ne faudrait pas casser cette dynamique positive. C'est pourquoi j'invite mes collègues à déroger pour une fois à l'orthodoxie qui nous est demandée vis-à-vis des lois de finances, pour nous permettre d'avancer.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Madame le ministre, au nom du groupe UMP, je commencerai par une réflexion sur votre méthode. Je sais bien que les institutions de la V^e République, laissées par le Général de Gaulle, sont parfaites et qu'elles permettent une très grande liberté du Gouvernement par rapport au Parlement, mais la souveraineté du Parlement et le respect que l'on doit avoir pour lui existent. Je ne trouve pas très élégant d'avoir déposé cet amendement à la sauvette, au mépris de la navette parlementaire, durant laquelle les deux Chambres – fait notable – et les différents groupes politiques s'étaient mis d'accord. J'aurais préféré que l'on agisse différemment. Je vous rappelle que vous aviez dit au Sénat : « J'ai ensuite réfléchi et il ne m'a pas semblé cohérent avec ma responsabilité de ministre de l'écologie de reculer sur une disposition acquise par un vote à l'Assemblée nationale. » Un peu de cohérence ferait du bien à nos débats.

Tout à l'heure, c'est le médecin Philippe Vitel qui vous a interpellée sur l'aspect santé de ce dispositif. Le magistrat de la Cour des comptes que je suis ne peut qu'en aborder les aspects financiers. Aucune disposition législative n'impose le monopole des lois de finances sur les mesures ayant un impact financier ; sinon, madame le ministre, il faudrait aussi renvoyer les salles de shoot à l'examen en loi de finances, que nous puissions en discuter avec M. Macron. De plus, les enquêtes signalées par M. Vitel et M. Baupin ont révélé que le levier financier, d'une moyenne de 30 euros mensuels, conduit les personnes à changer de mode de déplacement. Les entreprises qui ont procédé à l'expérimentation n'ont pas constaté d'abus.

En revanche, la fiscalisation des sommes perçues ou versées au titre de l'indemnité kilométrique a été considérée comme un frein. À droit constant, cela coûte 43 centimes d'euro par kilomètre à l'entreprise, pour 25 centimes d'euro par kilomètre versés à l'employé. C'est pourquoi cette disposition est nécessaire, afin de donner toute son ampleur à l'indemnité kilométrique vélo et de la rendre incitative en exonérant les entreprises de cotisations sociales sur les sommes versées et en ne les intégrant pas au calcul de l'impôt sur le revenu des salariés. Cette mesure était préconisée par le groupe de travail présidé par Philippe Goujon et dont les conclusions avaient inspiré le « plan national vélo » présenté par le ministre des transports, Thierry Mariani, en janvier 2012. Les dispositions de l'article n'ont pas de coût pour l'État, puisqu'il s'agit d'un renoncement à fiscaliser une somme versée par l'entreprise et perçue par le salarié, d'un montant faible au demeurant, et non d'un crédit d'impôt. C'est pourquoi le groupe UMP votera contre l'amendement de suppression.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Monsieur Aubert, j'ai bien entendu vos leçons de morale, mais l'amendement a été déposé en conformité avec les règles de procédure parlementaire, sans quoi il ne serait pas venu en discussion.

Par ailleurs, nous débattons sur un texte que nous ne cessons d'ajuster. Ma seule préoccupation est que nous soyons le plus possible en avance par rapport aux bonnes pratiques observées dans les autres pays et par rapport au débat parlementaire. À plusieurs reprises depuis le début de cette nouvelle lecture, j'ai accueilli favorablement des amendements venus de l'opposition. Vous ne pouvez pas me reprocher de ne pas tenir compte des droits du Parlement. Au contraire, je suis extrêmement vigilante et attentive et j'écoute, jusqu'au dernier moment, l'ensemble des arguments. Je réajuste, y compris en séance, un certain nombre de points, et j'y tiens, parce que nous élaborons un texte très important et que nous devons faire – et faisons – intelligemment œuvre collective.

Enfin, je ne me suis pas prononcée sur le fond du dispositif, mais sur un respect des compétences interministérielles. Cela me paraît légitime et correct vis-à-vis d'un collègue du Gouvernement qui a la charge de la politique fiscale et qui m'a donné son accord sur le dispositif de l'article 9 *bis* A, lequel représente déjà une avancée très importante. Quant à cet article, il y aura sans doute l'occasion d'y revenir lors du débat parlementaire.

Pour en revenir aux réajustements de procédure et au délai de dépôt des amendements, sachez que j'ai reçu plus de 900 amendements, soit la totalité de ceux qui ont été déposés en nouvelle lecture, vendredi dernier à dix-sept heures. Même si un travail préparatoire avait eu lieu avec les parlementaires et mes équipes, c'est donc à ce moment que j'en ai pris connaissance, alors que le débat commençait mardi. J'y ai consacré absolument tous les jours et certaines nuits, avec les directions du ministère et les équipes du cabinet, afin que nous soyons le mieux préparés pour ce débat. Nous y avons accordé beaucoup de temps et de soin, et je souhaiterais que vous me donniez acte de la qualité du travail que j'essaie d'effectuer en accord avec vos rapporteurs, vos commissions et vous-mêmes.

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

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Sur la forme, je pense que nous avons là un gouvernement très réactif pour traiter les amendements des différents groupes, ne lui reprocherons donc pas sans cesse d'avoir déposé des amendements à la dernière minute, d'autant plus que ceux-ci ne visent pas, comme on a pu en voir des exemples par le passé, à « couper la chique » à l'initiative parlementaire. Il s'agit d'amendements d'accompagnement et qui, de ce fait, ont été déposés après analyse de l'énorme travail des députés – énorme puisque près de 2 000 amendements ont été déposés.

Je ne suis pas un spécialiste du vélo, chacun peut le constater (*Sourires*)...

M. Julien Aubert. Peut-être êtes-vous un spécialiste du tricycle ? (*Sourires*.)

M. François Brottes, président de la commission spéciale. ... mais j'ai une question à poser : s'agira-t-il d'une aide à l'achat ou à l'utilisation ? En ce dernier cas, sera-t-elle forfaitaire ou en fonction des kilomètres parcourus ?

M. Denis Baupin, *rapporteur*. Ce sera une indemnisation.

M. François Brottes, *président de la commission spéciale*. Le vélo pouvant être utilisé pour aller au travail mais aussi pour aller en balade, l'aide au vélo pourrait être versée même s'il n'est jamais utilisé pour aller bosser, et je veux qu'on se prémunisse de ce problème en l'éclaircissant dès maintenant, y compris sur le plan fiscal. Il est important que les spécialistes de la question nous disent dans quelles conditions devra être utilisé le vélo qu'on subventionnera.

M. le président. Votre intervention, monsieur le président de la commission spéciale, a éclairé ce débat d'un jour nouveau.

La parole est à M. Jacques Krabal.

M. Jacques Krabal. Il ne s'agit pas pour ma part ni pour le groupe RRDP de remettre en cause la méthode globale qui a prévalu dans la co-construction de ce projet de loi ni l'état d'esprit qui vous anime, madame la ministre, dans le cadre de l'analyse des amendements. Au contraire, nous pensons qu'il y a vraiment une concertation et des échanges très fructueux.

Vous avez bien évidemment raison de rappeler la problématique d'un point de vue budgétaire et financier, mais dans le cadre d'une loi sur la transition énergétique, ce serait un très mauvais signe, malgré tout ce qui est prévu par ailleurs, que de supprimer cette disposition. Dans la dynamique de la transition énergétique, appuyer la pratique du vélo sur le plan professionnel constituera vraiment un atout très fort à la fois au regard de la problématique de santé et de la problématique environnementale, et désencombrera nos centre-villes. Il faut concrétiser cet atout et non pas décider sa suppression qui serait vraiment très incomprise.

Et puis si je peux comprendre votre référence à la solidarité gouvernementale, je souligne qu'il y a ici une volonté transpartisane en faveur d'une action très forte. On ne peut pas boudier son plaisir à voir l'ensemble des groupes conjuguer cette dynamique. Je pense donc qu'il faut voter contre l'amendement de suppression.

M. le président. La parole est à M. Yves Jégo.

M. Yves Jégo. Madame la ministre, au nom du groupe UDI, je vous donne acte de votre bonne volonté et de la méthode que vous employez pour essayer de trouver le consensus. Le sujet le mérite car il dépasse les clivages politiques et bien des égoïsmes ou bien des calculs. Notre groupe ne vous donnera malheureusement pas satisfaction sur cette question et ne votera pas votre amendement. J'ai bien entendu ce que vous nous avez dit à propos de votre collègue Michel Sapin, mais je pense que de temps en temps, le consensus parlementaire qui semble se dégager doit savoir faire le bonheur des ministres malgré eux (*Sourires sur divers bancs*), et que vous aurez été mis devant le fait accompli par une assemblée qui ne vous aura pas écouté.

Le groupe UDI s'associe à la démarche proposée par cet article parce que votre projet de loi est le bon véhicule pour un tel sujet et que la noyer dans une loi de finances, avec tous les aléas que cela comporte, ne serait sans doute pas un service à rendre à cette démarche à laquelle nous sommes attachés. Nous ne pourrions donc malheureusement pas voter votre amendement, mais sachez bien que nous vous rejoignons ainsi sur le fond.

M. Guy Geoffroy. Traduction : « Ce n'est pas pour vous embêter »! (*Sourires.*)

M. Philippe Vitel. C'est même pour vous soutenir! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Madame la ministre, j'ai bien entendu votre réponse, mais permettez-moi de ne pas souscrire totalement à vos conclusions. Là où vous voyez de la réactivité, j'y vois de la précipitation. Vous venez de signaler que vous aviez reçu nombre d'amendements vendredi dernier à dix-sept heures, mais recevoir votre amendement à vingt-trois heures pour un examen le lendemain, ce n'est pas, même si c'est conforme aux règles de l'Assemblée nationale, la meilleure manière de fonctionner.

En outre, là où vous voyez de l'adaptation, j'y vois de l'incohérence : quand vous dites au Sénat une chose et à L'Assemblée nationale une autre, voire l'inverse, vous pouvez considérer que c'est de l'adaptation permanente, moi j'appelle cela de l'insécurité parlementaire.

De plus, là où vous voyez de la co-construction, j'y vois de la surdité. En effet, je vous rappelle que nous avons fait dix propositions majeures issues du débat sur la transition énergétique, au terme de six mois de travail avec 200 experts : aucune n'a trouvé grâce à vos yeux... Je dis bien aucune ! Je vous avais très clairement dit que l'attitude de l'opposition par rapport à ce texte serait directement corrélée au pourcentage que vous reprendriez parmi ces dix propositions. Vous nous avez accordé très généreusement quelques amendements, d'ailleurs repris par votre majorité, et ils sont passés. Mais nous ne demandons pas l'aumône, madame la ministre. La co-construction, c'est un dialogue. Je me rappelle que vous m'avez interpellé sur le fait que nous devrions faire un compromis, à l'image de celui que vous avez fait avec les écologistes sur le nucléaire : ils en voulaient 0 %, vous 75 % et vous êtes tombés d'accord à 50 %. Et vous nous invitiez à vous rejoindre sur une telle position de compromis. Mais le compromis entre l'opposition et la majorité, madame la ministre, ne saurait consister à adopter le point de vue de la majorité. Ce ne serait pas alors un compromis mais une déculottée – ou être culotté, ça dépend du point de vue.

M. Jean-Luc Laurent. Curieuse conception de la politique !

M. Julien Aubert. S'agissant des prérogatives interministérielles, vous nous dites que cet article empiète sur le domaine de votre collègue... Mais combien aurais-je aimé que le Gouvernement ait la même sollicitude pour les prérogatives de Mme Taubira lorsqu'on nous a fait examiner de larges pans de la loi Macron qui relevaient entièrement de ses prérogatives. Mais cela ne gênait personne alors qu'ici, pour un micro-détail, le vélo, il faut absolument s'en prévaloir pour repousser cet article.

Enfin, j'ai bien entendu que vous avez beaucoup travaillé pour ce texte, et je vous en félicite. Reste que les orateurs, à la fin de la discussion générale, auraient souhaité de votre part une réponse et qu'ils n'en ont pas eue. Ce n'est pas dans les usages du Parlement. Je note aussi que les deux premiers jours, vous vous êtes la plupart du temps fait représenter par M. Vidalies. Les raisons pouvaient être tout à fait légitimes, mais nous sommes ravis de vous avoir parmi nous aujourd'hui, sachant que le travail n'est pas à faire seulement avant l'examen en séance, mais aussi pendant ; pour que le dialogue social s'instaure, nous attendons des réponses, y compris à la clôture de la discussion générale, madame la ministre.

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

M. Denis Baupin, rapporteur. Pour répondre à M. le président de la commission spéciale sur son cas personnel, je lui rappelle qu'on n'est pas obligé d'être pratiquant pour être croyant, et qu'on peut donc soutenir les politiques vélo même si l'on ne pratique pas soi-même le vélo. Mais je ne peux que l'inviter à être pratiquant le plus rapidement possible, y compris dans ses déplacements dans la Capitale – par exemple grâce à Vélib', un dispositif qui permet de se déplacer régulièrement à vélo même sans être parisien.

Mais pour répondre plus sérieusement à sa question, je rappelle que le dispositif – qui renvoie à un décret pour bien finaliser sa mise en œuvre – ne fait que généraliser au vélo ce qui existe déjà pour l'automobile et le transport collectif : celui qui a un véhicule de fonction peut éventuellement l'utiliser le week-end ou encore à tout autre moment que pour un déplacement professionnel, celui qui a un abonnement à un transport collectif, un passe Navigo par exemple, peut aussi l'utiliser le week-end même s'il est en partie financé par son employeur. Il s'agit ici de créer un dispositif d'aide aux déplacements à vélo qui sera fixé par décret et financé de la même façon que pour les autres cas que je viens d'évoquer, ce qui permettra de généraliser le dispositif. Même si l'utilisateur pourra avoir un autre but que le trajet domicile-travail, il y aura ainsi un intérêt pour la collectivité.

M. le président. La parole est à M. Philippe Plisson, rapporteur.

M. Philippe Plisson, rapporteur. Les arguments désagréables de M. Aubert m'auraient presque poussé à revenir sur mon avis défavorable à l'amendement.

M. Jean-Yves Caullet. C'est un don qu'il a !

M. Philippe Plisson, rapporteur. Mais cette disposition est tellement consensuelle, elle a été votée au Sénat, est défendue sur tous les bancs, et concerne la promotion du véhicule le moins polluant au monde. Je vous encourage, monsieur le président Brottes, à pratiquer le vélo, non seulement pour votre santé mais aussi pour la planète parce que vous ne polluerez plus. Il faut généraliser l'usage du vélo. À cet effet, je propose aussi que nous réfléchissions à la possibilité de prévoir, dans les schémas régionaux et dans les schémas départementaux, que les nombreuses pistes cyclables réservées au vélotourisme desservent également les collèges, les magasins, pour qu'on revienne à ce qu'était autre fois le vélo, c'est-à-dire un véritable moyen de locomotion. Nous changeons de logiciel avec ce texte, et le nouveau introduit le vélo comme un des moyens de locomotion à privilégier. Je tiens donc vraiment à cette disposition, proposée d'ailleurs par le club des parlementaires pour le vélo.

Il y aura bien sûr un coût, mais il y a bien des endroits où nous aurions pu trouver des recettes supplémentaires si nous avions été jusqu'au bout de nos réflexions – on a discuté tout à l'heure de l'harmonisation de la fiscalité au regard du diesel. Et puis de toute façon, le montant de l'indemnité étant fixé par décret, il sera peut-être très bas. Il s'agit donc plus d'une question de principe que d'une question financière.

J'entends votre argumentation, madame la ministre, je conçois que vous soyez...

M. Julien Aubert. ...bloquée !

M. Philippe Plisson, rapporteur. ...influencée par l'injonction de Bercy, qui a une calculette à la place du cœur,...

M. Guy Geoffroy. Oh ! Est-ce possible ? (*Sourires.*)

M. Philippe Plisson, rapporteur. ...mais je pense qu'il faut rester fidèle à une vraie logique, celle de notre démarche de transition énergétique et que nous votions contre votre amendement.

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

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Je suppose que le décret prendra en compte les spécificités des zones de montagne.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure. Il est vrai que c'est tout de même plus facile de rouler à vélo en ville qu'à la montagne ! (*Sourires.*)

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Je propose à M. Plisson que nous échangeons nos circonscriptions : lui en Isère, et moi en Gironde, et peut-être que les encouragements qu'il m'adresse seront alors plus faciles à concrétiser. (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1024.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	37
Nombre de suffrages exprimés	37
Majorité absolue	19
Pour l'adoption	4
contre	33

(*L'amendement n° 1024 n'est pas adopté.*)

(*L'article 13 bis est adopté.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite de la nouvelle lecture du projet de loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

La séance est levée.

(*La séance est levée à treize heures.*)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY