

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

– Suite de l'examen du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (n° 3875 rect.) (*M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général, M. Damien Adam, M. Erwan Balanant, Mme Aurore Bergé, M. Lionel Causse, Mme Célia de Lavergne, Mme Cendra Motin, M. Mickaël Nogal et M. Jean-Marc Zulesi, rapporteurs*)..... 2

Samedi

13 mars 2021

Séance de 14 heures 30

Compte rendu n° 27

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

**Présidence de
Mme Laurence
Maillart-Méhaignerie,
Présidente, puis de
M. Bruno Millienne,
Vice-Président**



La commission spéciale poursuit l'examen du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (n° 3875 rect.) (M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général, M. Damien Adam, M. Erwan Balanant, Mme Aurore Bergé, M. Lionel Causse, Mme Célia de Lavergne, Mme Cendra Motin, M. Mickaël Nogal et M. Jean-Marc Zulesi, rapporteurs).

Article 22 (suite) (articles L. 141-3 et L. 141-5-1 [nouveau] du code de l'énergie, articles L. 4251-1 et L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales et article L. 222-1 du code de l'environnement) : *Décliner les objectifs nationaux de développement des énergies renouvelables au niveau régional*

Amendement CS3381 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Chantal Jourdan. Nous proposons que les appels d'offres soient ouverts à l'échelle de chaque région, des collectivités régies par l'article 73 de la Constitution et du département de Mayotte, afin d'être plus proches de la réalité des capacités de chaque territoire.

Mme Cendra Motin, rapporteure pour le titre II. Je suis défavorable à cette régionalisation, qui désoptimiserait les actions de la Commission de régulation de l'énergie (CRE).

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique. Les appels d'offres doivent être validés par la Commission européenne, car il s'agit d'aides d'État. Ce serait donc contraire aux lignes directrices régissant les aides d'État et, à ce titre, refusé par la Commission. En outre, les régions peuvent prendre d'autres mesures pour favoriser le développement des énergies renouvelables (ENR). Mon avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS3380 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Chantal Jourdan. Nous proposons que le président de chaque région soit associé par l'autorité administrative à la définition des modalités de l'appel d'offres, comme c'est le cas actuellement pour certaines collectivités d'outre-mer.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Mon avis sera également défavorable. Les appels d'offres de la CRE visent à faire émerger des projets dans n'importe quelle partie du territoire métropolitain.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS782 de M. Gérard Menuel.

Mme Valérie Beauvais. Pour lutter contre le changement climatique, le recours aux énergies renouvelables et de récupération reste la meilleure des alternatives. Parfois, il faut un relais. Il s'agit ici de rappeler tout l'intérêt de l'hydrogène dans ces circonstances.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Avis défavorable. Cela me paraît un peu prématuré, notamment au regard des solutions techniques de stockage actuellement offertes par l'hydrogène.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis de la rapporteure, elle rejette l'amendement CS1423 de Mme Émilie Bonnivard.

Amendement CS984 de M. Bertrand Pancher.

M. François-Michel Lambert. Madame la présidente, je ne comprends pas, je suis rentré à quatorze heures trente en commission et la réunion avait débuté. L'horloge de la commission ne serait-elle pas en avance de deux minutes ?

Mme Cendra Motin, rapporteure. Votre amendement est satisfait par l'excellent amendement de notre collègue Bénédicte Peyrol, voté ce matin.

La commission rejette l'amendement.

Amendements CS1188 et CS1189 de M. Raphaël Gérard (discussion commune).

Mme Cendra Motin, rapporteure. Même si cela paraît intéressant, votre amendement ne permettrait plus d'atteindre les objectifs nationaux de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). J'y suis donc défavorable.

La commission rejette successivement les amendements.

M. François-Michel Lambert. Madame la présidente, je n'ai pas pu défendre mon premier amendement, pouvez-vous vous assurer que l'Assemblée nationale a la même heure que le reste du pays ?

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Je ne peux rien vous garantir, monsieur Lambert, je ne suis pas maître des horloges !

Amendement CS3383 de M. Jean-Louis Bricout.

Mme Chantal Jourdan. Dans l'esprit de notre proposition de loi sur le développement harmonieux de l'éolien, il s'agit d'annexer aux schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou, à défaut, aux plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), un document traduisant les objectifs quantitatifs régionaux de production d'énergie éolienne de manière territorialisée.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Cette obligation serait trop lourde à gérer. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. J'ajoute que c'est déjà satisfait, les SCOT traitant des énergies renouvelables afin de répondre aux principes énoncés dans le code de l'urbanisme. Ils doivent en outre décliner les objectifs retenus en matière d'énergies renouvelables par les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), dans un rapport de compatibilité.

Enfin, depuis l'ordonnance du 17 juin 2020, les SCOT pourront valoir plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) à partir du 1^{er} avril prochain et le cas échéant, ils intégreront des objectifs quantitatifs en matière de production d'énergies renouvelables. Il est donc déjà possible d'annexer aux SCOT des objectifs territorialisés de production d'énergie éolienne avec lesquels les PLUi doivent être compatibles.

M. Gérard Leseul. Entre possibilité et obligation, il y a une différence...

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS3283 de Mme Isabelle Florennes.

Mme Isabelle Florennes. Notre amendement revient sur le rôle de la Métropole du Grand Paris dans le plan climat-air énergie métropolitain, dont l'élaboration lui est confiée, et qui a permis de fixer une trajectoire de transition énergétique.

Le législateur a également confié à la Métropole la mise en cohérence des réseaux de distribution d'électricité, de gaz, de chaleur et de froid. Il s'agit ici de revenir sur le schéma directeur des réseaux de distribution d'énergie métropolitains, dont l'élaboration est engagée. Son évolution en schéma directeur des énergies permettrait à la Métropole de définir de manière plus large le cadre stratégique de la politique publique de transition énergétique.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Avis défavorable. La réforme de la Métropole du Grand Paris est trop récente et il n'est pas encore opportun de faire évoluer ses missions et ses documents de planification.

Mme Barbara Pompili, ministre. Ce nouveau schéma directeur des énergies ferait doublon avec le document d'orientation du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Île-de-France, dont le document d'orientation vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre afin d'améliorer l'efficacité énergétique, de maîtriser la demande énergétique dans les secteurs résidentiel, tertiaire, industriel, agricole, du transport, des déchets et de fixer des objectifs quantitatifs de développement de la production d'énergies renouvelables à

l'échelle de la région, et par zone infrarégionale. Afin de ne pas multiplier les documents de planification, je vous demande de retirer votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

*Suivant l'avis de la rapporteure, elle **rejette** l'amendement CS1161 de Mme Émilie Bonnivard.*

*Suivant l'avis de la rapporteure, elle **adopte** l'amendement rédactionnel CS5282 de la rapporteure.*

Amendement CS3382 de M. Jean-Louis Bricout.

M. Gérard Leseul. Cet amendement vise à préciser que la révision des SRADDET consécutive à l'application des dispositions de l'article 22 intègre une déclinaison territorialisée des objectifs de production d'énergies renouvelables selon une logique de zonage.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Mon avis sera défavorable pour deux raisons : votre amendement énonce une règle pérenne pour l'élaboration des schémas régionaux dans un alinéa traitant des dispositions transitoires ; en outre, il exige des régions un travail de cartographie lourd, et pas forcément réalisable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le dispositif prévu à l'article 22 est plus opérationnel. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS2959 de Mme Bénédicte Peyrol.

Mme Bénédicte Peyrol. Je profite de ce dernier amendement pour saluer les dispositions de l'article 22, cruciales pour décliner la PPE et lui donner un caractère opérationnel.

Il s'agit de donner un rôle au Haut Conseil pour le climat (HCC). Mon amendement est d'appel car je ne sais pas si le HCC est la meilleure instance pour s'assurer de la coordination et entre PPE, SRADDET et PCAET. Mais, en tout état de cause, une institution doit assurer cette coordination.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Je vous invite à vous rapprocher de notre rapporteur général, qui réfléchit à un amendement sur ce thème et je vous propose, dans l'attente, de retirer votre amendement.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le HCC peut déjà le faire. Ce n'est donc pas la peine de l'imposer dans la loi. Ensuite, un rapport annuel sur des objectifs régionalisés nous semble un peu trop fréquent. Enfin, le gestionnaire du réseau public de transport d'électricité fournit déjà annuellement les chiffres du développement des ENR dans chaque région. Cela permet d'assurer le suivi que vous appelez de vos vœux.

Je vous propose donc de retirer votre amendement, qui fait peser une charge non nécessaire sur le HCC. Dans le cas contraire, mon avis sera défavorable.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. J'ai effectivement déposé un amendement – c'est d'ailleurs le seul –, avec le rapporteur général, qui prévoit que le Haut Conseil pour le climat pourra évaluer toutes les trajectoires définies dans le présent projet de loi. Nous pourrions en débattre au moment de son examen. L'amendement est situé à la fin du projet de loi afin de porter sur l'ensemble des articles.

M. François-Michel Lambert. Vous n'évoquez pas la fin de l'article, madame la présidente, mais bien celle du projet de loi ? Je regrette beaucoup l'absence d'évolution sur cet article, au regard des attentes des collectivités territoriales – en premier lieu les régions. L'article est bancal et j'espère que nous pourrions l'améliorer en séance. Peut-être devrais-je attendre l'examen de l'amendement susmentionné pour me prononcer, mais l'article 22 est décevant et loin des convictions du groupe Libertés et Territoires.

M. Gérard Leseul. J'exprime également des regrets : c'était une bonne idée de confier cela au HCC ; en outre, dans le cadre de l'examen du projet de loi constitutionnelle complétant l'article 1^{er} de la Constitution et relatif à la préservation de l'environnement, vous n'avez pas retenu la proposition de mon groupe de créer un Défenseur de l'environnement, au même titre qu'il existe un Défenseur des droits.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Vous le savez, une mission est en cours, lancée par le Premier ministre, et confiée à une députée du groupe majoritaire.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 22 modifié.

Après l'article 22

Amendements CS2809 de Mme Florence Lasserre, CS1211 de Mme Jeanine Dubié et CS1743 de M. Thibault Bazin (discussion commune).

Mme Florence Lasserre. Il s'agit d'assurer la conciliation entre les politiques publiques de protection de l'environnement et de développement de la production des énergies renouvelables dans les territoires.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Il n'est pas raisonnable de venir engorger les services ministériels avec une seconde instruction. Nous en avons largement parlé hier. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. En outre, les services chargés de la production hydroélectrique et ceux en charge de la préservation de la biodiversité travaillent au sein du même ministère, celui dont j'ai la chance d'avoir la charge. Cela garantit une bonne communication et des décisions prises en bonne intelligence – j'y veille personnellement. Le suivi que vous proposez est donc redondant et induirait une charge administrative supplémentaire, alors que la nôtre est déjà lourde !

L'amendement CS2809 est retiré.

M. François-Michel Lambert. Madame la rapporteure, il nous faudra des explications plus détaillées : certes, quand nous fixons de nouveaux objectifs, cela induit parfois de nouvelles charges pour une administration... Je maintiens notre amendement.

Mme Delphine Batho. Si nous avons le droit de débattre de l'hydroélectricité, cela vaut pour tous les députés. Or on m'a opposé l'article 45 de la Constitution sur le sujet.

La commission rejette successivement les amendements CS1211 et CS1743.

Amendements identiques CS1662 de Mme Véronique Louwagie, CS1726 de M. Thibault Bazin et CS4972 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Beauvais. L'ordonnance du 7 avril 2016 vise à soutenir le développement de la filière biogaz dont la valorisation par l'injection de biométhane dans le réseau de gaz naturel permet d'obtenir des rendements énergétiques élevés. Cette ordonnance prévoit notamment d'étendre à la filière biométhane la possibilité de recourir à la procédure d'appel d'offres déjà prévue pour les énergies renouvelables électriques lorsque les objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie ne sont pas atteints.

L'amendement vise à consacrer cette procédure d'appel d'offres en décorrélant son emploi des seuls objectifs fixés par la PPE, tels que celui de 7 % de gaz renouvelable consommés à horizon 2030.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Effectivement, la PPE fixe un objectif à 7 % de gaz renouvelable à horizon 2030. Il s'applique donc dans les appels d'offres de la CRE pour le biogaz. Vous souhaitez lever cette condition pour permettre à la filière de biométhane de dépasser ce plafond. En réalité, cette règle n'interdit pas à la filière de poursuivre son développement ; elle encadre seulement ce régime d'aides de l'État afin qu'il reste compatible avec le droit européen de la concurrence. Mon avis sera défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le soutien à la production de biométhane est soumis au régime des aides d'État. Pour qu'elles soient autorisées au niveau européen, il faut justifier de la nécessité d'atteindre un objectif. En l'espèce, l'objectif est indiqué dans la PPE. Si vous coupez ce lien, vous nous mettez en situation d'insécurité juridique vis-à-vis de l'Union européenne. Je suis donc défavorable à ces amendements.

La commission rejette les amendements.

Amendements identiques CS1462 de M. Thibault Bazin et CS2224 de M. Bertrand Pancher

M. François-Michel Lambert. Suite à la réforme engagée en 2020, le cadre économique du gaz renouvelable injecté dans les réseaux ne couvre plus que les installations produisant moins de 300 normo mètre cube par heure (Nm³/h), ce qui prive les installations de plus grande taille de toute perspective de développement.

Or la PPE prévoit des volumes de développement du biogaz de 24 à 32 térawatt-heure (TWh) d'ici 2028, dont 14 à 22 TWh injectés dans les réseaux. Elle prévoit également que, pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs, deux procédures de mise en concurrence seront lancées chaque année. Il est donc fondamental de réaffirmer que la procédure d'appels d'offres peut contribuer, en parallèle des volumes développés *via* d'autres mécanismes, à l'atteinte des objectifs de la PPE.

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission rejette les amendements.

Amendement CS1001 de M. Bertrand Pancher.

M. François-Michel Lambert. La méthanisation agricole était initialement perçue comme un moyen de favoriser la transition énergétique. D'ailleurs, le pouvoir législatif et le pouvoir réglementaire ont cherché ces dernières années à accompagner cette dynamique en encadrant les projets afin de garantir leur ancrage territorial, leur dimension circulaire, l'équilibre agronomique et notre souveraineté alimentaire.

En dépit de ces efforts, la méthanisation agricole est aujourd'hui contestée. Elle fait l'objet de plusieurs critiques : risque de fragilisation de l'activité d'élevage, bilan écologique incertain des pratiques agricoles induites, risque de pollution des eaux...

Cet amendement propose de favoriser un déploiement harmonieux et limité des installations de méthanisation sur le territoire, par le biais d'un schéma régional de déploiement des unités de méthanisation.

Mme Cendra Motin, rapporteure. En ce qui me concerne, je ferai confiance aux régions : au travers des SRADDET, elles peuvent organiser ce déploiement. Il n'est pas utile de créer un nouveau type de schéma. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. L'article 22 vise justement à incorporer les objectifs de la PPE nationale dans les SRADDET afin de les déployer dans les territoires. Cela doit bien évidemment impliquer la biomasse et la méthanisation. Votre demande est satisfaite et il conviendrait de retirer l'amendement.

M. François-Michel Lambert. Je vous remercie, madame la ministre, pour cette réponse argumentée, qui m'éclaire beaucoup plus que celle de Mme la rapporteure. Grâce à vous, je vais retirer l'amendement.

L'amendement est retiré.

Amendements identiques CS1663 de Mme Véronique Louwagie, CS1727 de M. Thibault Bazin et CS4936 de M. Jean-Marie Sermier.

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** les amendements.*

Amendement CS4038 de Mme Aude Luquet.

Mme Frédérique Tuffnell. Nos objectifs sont ambitieux puisque nous devons diviser au moins par six nos émissions de gaz à effet de serre en 2050 par rapport à 1990. En l'état actuel du droit, les schémas régionaux ne sont pas tenus de prendre en compte la stratégie nationale bas-carbone. Notre amendement prévoit que les SRADDET devront être compatibles avec les objectifs de cette stratégie nationale.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Imposer que les SRADDET définissent des objectifs compatibles avec les objectifs nationaux ne tient pas compte de la diversité des situations territoriales. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. La définition du contenu des SRADDET inclut déjà des objectifs de lutte contre le changement climatique. Le retour d'expérience de la première génération de SRADDET souligne que la réduction des émissions de gaz à effet de serre est traitée dans les schémas. Votre demande me semble donc satisfaite.

En revanche, le lien de compatibilité que vous introduisez avec les budgets-carbone me semble plus complexe. Si on peut définir facilement un objectif régional pour les énergies renouvelables visées à l'article 22, comment établir des objectifs régionaux en termes d'émissions de gaz à effet de serre ? En outre, certains leviers d'actions, nationaux ou européens, ne sont pas à la main des régions – réglementation des véhicules, fiscalité, certaines aides incitatives à la rénovation et au verdissement du parc, politique agricole, etc. Je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CS1730 de M. Thibault Bazin.*

Article 22 bis (nouveau) : Ratification d'ordonnances dans le domaine de l'énergie

Amendement CS3911 du Gouvernement et sous-amendements CS5386 et CS5387 de Mme Delphine Batho.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le Gouvernement propose de ratifier trois ordonnances de transposition de deux textes européens : une directive de 2018 relative à la promotion des énergies renouvelables et une, de 2019, concernant les règles communes pour le marché intérieur de l'électricité. Le Gouvernement avait été habilité à transposer ces textes

par ordonnance par la loi énergie-climat du 8 novembre 2019 et les trois ordonnances ont été adoptées en Conseil des ministres le 3 mars dernier.

Mme Delphine Batho. Cet amendement du Gouvernement pose plusieurs problèmes : l'ordonnance relative aux bioénergies, autrement dit aux agrocarburants, exclut outre-mer ces derniers du bénéfice des exigences de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. J'y suis totalement opposée.

En outre, tout le monde le sait, cette ordonnance ouvre la porte à une exception pour l'huile de palme comme biocarburant : l'article L. 281-7 du code de l'énergie, créé par l'ordonnance, prévoit que les biocarburants, bioliquides, combustibles ou carburants issus de biomasse agricole produits à partir de matières premières provenant des catégories de terres de grande valeur en termes de biodiversité, de terres présentant un important stock de carbone ou de terres ayant le caractère de tourbières pourront être regardés comme satisfaisant aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les députés se sont opposés par deux fois au lobbying de Total pour obtenir des faveurs pour l'huile de palme ! Mon sous-amendement vise à refuser la ratification de cette ordonnance tant qu'une telle disposition y figure. Il faut définitivement clarifier ce point puisque cela ouvre la voie à un décret en Conseil d'État qui pourrait favoriser ce qu'on appelle la soi-disant « huile de palme durable ».

Le sous-amendement CS5387 vise un problème d'une autre nature : le III de l'amendement du Gouvernement est un cavalier législatif puisque le projet de loi ne comporte aucune disposition relative au marché intérieur de l'électricité, au mécanisme de capacité, aux relations entre les clients et les fournisseurs ou au réseau d'électricité. La jurisprudence du Conseil constitutionnel, rappelée au considérant 83 de la décision n° 2020-807, censure comme cavalier législatif la ratification d'une ordonnance sans lien avec un projet de loi. Dans la mesure où 856 amendements de députés ont été considérés comme cavaliers législatifs, et même si nous contestons cette règle, il faut qu'elle s'applique au Gouvernement.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Je suis favorable à l'amendement du Gouvernement car les ordonnances transposent plusieurs directives européennes attendues, et dont nous avons besoin pour pouvoir débattre de l'article 23.

Madame Batho, j'entends l'alerte et votre point sur l'huile de palme mais, n'ayant pas investigué, je ne vais pas donner un avis favorable à votre premier sous-amendement. Je rappellerai que les dérogations sont extrêmement bien encadrées et pour une durée limitée.

Je suis également défavorable à votre deuxième sous-amendement.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je suis aussi défavorable aux deux sous-amendements.

S'agissant du sous-amendement CS5386, l'ordonnance du 3 mars 2021 est fondamentale puisqu'elle procède à des transpositions sur les critères de durabilité des bioénergies, mais également sur plusieurs autres sujets importants, tels que les communautés énergétiques citoyennes, que nous soutenons particulièrement, afin de favoriser le développement des énergies renouvelables, notamment celui d'éoliennes gérées par des communautés de citoyens.

En outre, je m'inscris totalement en faux concernant vos propos sur l'huile de palme. Cela fait des années que je me bats – et je pense être suffisamment vigilante – pour qu'elle ne soit pas reconnue comme biocarburant et qu'on arrête de tenter de l'incorporer partout, et par tous les biais. Je vous assure que l'ordonnance offre la garantie que les bioénergies et les biocarburants ne pourront être considérés comme durables que s'ils n'ont pas contribué à la déforestation.

L'ordonnance, conformément à la nouvelle directive sur les énergies renouvelables, dite RED II, ne considère comme durable que des biocarburants ne créant pas d'effet sur la biodiversité, la forêt, etc. On nous prête des intentions qui n'existent pas dans ce texte ! Enfin, cette ordonnance a fait l'objet d'une consultation du public et personne n'a évoqué ce problème.

S'agissant des outre-mer, la directive prévoit explicitement des possibilités d'adaptation pour des situations spécifiques. Cette possibilité est essentielle, compte tenu des enjeux particuliers à ces territoires, mais cela n'exclut pas toute exigence. Les adaptations ne seront pas automatiques. Elles seront, le cas échéant, définies par décret en Conseil d'État pour une durée déterminée.

Votre sous-amendement CS5387 vise à ne pas ratifier l'ordonnance du 3 mars 2021 concernant les règles communes pour le marché intérieur de l'électricité. Les dispositions reprises dans l'ordonnance sont essentiellement des modifications liées à la transposition directe, sans marge de manœuvre pour les États membres, de dispositions relatives à la fourniture, aux missions des gestionnaires de réseaux et à celles du régulateur. Cette ordonnance a fait l'objet d'une large concertation avec l'ensemble des acteurs et la directive devait être transposée au plus tard le 31 décembre 2020.

Mme Delphine Batho. S'agissant de ce dernier point, madame la ministre, je n'ai évoqué ni le fond ni la nécessité de ratifier l'ordonnance, mais le simple fait qu'il s'agit d'un cavalier législatif et qu'il n'a rien à faire dans ce texte à partir du moment où 856 autres dispositions ayant un lien avec le climat ont, elles, été déclarées irrecevables. Certes, il s'agit de sujets importants – mécanisme de capacité, marché européen de l'électricité, etc. – mais c'est hors sujet !

S'agissant de l'huile de palme, madame la ministre, je veux croire à votre détermination mais, même si la directive l'interdit, c'est écrit dans le nouvel article L. 281-7 ! La question se pose donc, malgré votre détermination. Nous savons très bien ce qui se passe autour de ce dossier, nonobstant l'action du ministère de l'écologie.

*La commission **rejette** les deux sous-amendements.*

*Elle **adopte** l'amendement.*

Après l'article 22

Amendement CS2038 de M. Dominique Potier.

Mme Chantal Jourdan. Dans la continuité de l'article 22 relatif au développement territorialisé des énergies renouvelables, il s'agit d'établir une feuille de route nationale de soutien à l'investissement local en la matière. Cela fait suite à notre Plan pour un rebond économique, social et écologique, qui doit s'accompagner d'une contractualisation renouvelée avec les collectivités territoriales.

M. Gérard Leseul. Pardonnez-moi d'insister, mais il est dommage de ne pas soutenir l'investissement public local. En 2020, les collectivités locales ont eu beaucoup de difficultés à investir et un dispositif incitatif, tel que cette feuille de route, aurait pu être intéressant.

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Article 23 (article L. 141-2 du code de l'énergie) : *Développement des énergies renouvelables citoyennes*

Amendement CS5281 de la rapporteure.

Mme Cendra Motin, rapporteure. L'article 23 va permettre de développer deux formes originales de participation citoyenne à la production d'énergie : les communautés énergétiques citoyennes et les communautés d'énergie renouvelable.

Le présent amendement est de précision rédactionnelle.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CS2823 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Delphine Batho. Il s'agit de mettre le terme « énergie renouvelable » au pluriel dans l'expression « communautés d'énergie renouvelable ». Dans le cas contraire, on ne semble viser que les énergies renouvelables électriques. Or il peut y en avoir d'autres, notamment le biogaz.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Défavorable. Il s'agit du terme générique et les futures communautés citoyennes ne se limiteront pas à un seul type d'énergie.

Mme Barbara Pompili, ministre. La directive européenne parle de communautés d'énergie renouvelable au singulier.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS3546 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Madame la ministre, la semaine dernière, je vous ai fait suivre le SMS d'un élu local qui n'a plus assez de ses équipes pour gérer le succès de MaPrimeRénov'. Mon amendement vise donc à ajouter les agences locales de l'énergie et du climat (ALEC) aux dispositifs devant être pris en compte dans la PPE. Je discute souvent de ce sujet avec mon collègue Bruno Millienne : les moyens alloués à la rénovation énergétique des bâtiments ne sont pas toujours bien organisés, ni toujours bien fléchés. Or c'est notre priorité, et une des priorités de ce projet de loi.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Le titre IV du projet de loi nous donnera l'occasion de reparler de cette question puisqu'il prévoit la création d'agences, plutôt au niveau des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), ce qui paraît plus pertinent. Concernant votre amendement, je ne vois pas vraiment le rapport avec les communautés d'énergie mentionnées à l'article que nous sommes en train d'examiner. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. On a besoin de s'organiser encore mieux pour développer tous les volets de la politique énergétique. Les agences locales de l'énergie et du climat, qui sont importantes, sont présentes assez largement sur le territoire, et il n'est pas nécessaire de compléter la loi afin que la PPE prenne en compte tous les dispositifs existants, y compris ces agences.

Si nous adoptons l'amendement, il faudrait citer de nombreux organismes qui œuvrent dans les territoires au service de la transition énergétique, comme les espaces « info énergie », les agences départementales pour l'information sur le logement (ADIL) ou les espaces FAIRE, ce qui alourdirait la loi. C'est la raison pour laquelle je demande le retrait de cet amendement.

Je suis d'accord avec vous, en revanche, sur le fait qu'il faut certainement une rationalisation, notamment en ce qui concerne la rénovation énergétique : c'est bien ce que nous comptons faire dans un autre titre du projet de loi.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 23 modifié.

Après l'article 23

Amendements CS1677 de Mme Frédérique Dumas et CS2261 de M. François-Michel Lambert (discussion commune).

M. François-Michel Lambert. Ces amendements, même s'ils sont rédigés différemment, ont le même objet : avancer en ce qui concerne l'autoconsommation collective. Une dynamique existe, notamment dans les territoires ruraux, comme le sait M. le rapporteur général puisqu'il est issu d'un territoire qui fait partie des plus actifs en la matière.

L'autoconsommation collective procure de la résilience, ce qui correspond bien à la nouvelle stratégie politique que nous voulons tous. De nombreux freins subsistent néanmoins, en particulier sur le plan financier. Nous pourrions aider la croissance des opérations d'autoconsommation collective en leur permettant de bénéficier des certificats d'économies d'énergie (CEE).

Mme Cendra Motin, rapporteure. Le dispositif des CEE est destiné à encourager les économies d'énergie, ce qui ne correspond pas tout à fait à l'objet des opérations d'autoconsommation collective ou individuelle, qui visent à produire et à consommer soi-même. Ces deux approches sont complémentaires mais rien ne justifie de mobiliser les outils de l'une pour soutenir l'autre. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Diviser par deux la consommation d'énergie à l'horizon 2050 est un objectif fort et nécessaire pour atteindre la neutralité carbone. Le dispositif des CEE vise à réaliser des économies d'énergie. Il a parfois été un peu détourné de son but, y compris pour des opérations qui ont très bien marché, comme le coup de pouce vélo, dont nous nous réjouissons qu'il ait servi à réparer 1,5 million de vélos. Continuer à élargir le champ du dispositif pour soutenir les énergies renouvelables affaiblirait les aides disponibles dont nous avons besoin pour les économies d'énergie. D'autres aides existent pour soutenir le développement des énergies renouvelables, notamment l'installation de panneaux photovoltaïques dans un but d'autoconsommation. Je vous demande donc de retirer ces amendements.

M. François-Michel Lambert. Comme Mme la ministre vient de le dire, les CEE ne sont pas utilisés seulement pour la réalisation d'économies d'énergie. On y a recours, par exemple, pour l'installation de bornes électriques, et des chaînes de la grande distribution en ont bénéficié. Ce ne sont pas elles qui sont visées par ces amendements, mais le citoyen lambda, dans le cadre d'une relation de proximité : l'autoconsommation collective, c'est du collectif mais aussi de l'extrême proximité.

J'entends vos arguments, madame la ministre, mais il me semble qu'il y a une difficulté en ce qui concerne l'autoconsommation collective. Or vous connaissez, comme moi, son importance.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement CS1202 de Mme Frédérique Dumas.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement vise à accélérer le développement de l'autoconsommation collective. Enedis, avec qui j'ai travaillé sur ce sujet, croit beaucoup à la possibilité de créer des productions territoriales, et même extrêmement locales, grâce au déploiement des compteurs Linky. Au-delà de la question du renforcement des fléchages financiers actuels, il existe néanmoins un frein juridique. On peut toujours réussir à avancer

malgré les freins financiers, mais les obstacles juridiques sont parfois des murs infranchissables.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Une personne morale peut déjà faire partie d'un groupe d'autoconsommation. En revanche, la désigner comme la personne morale organisatrice changerait la nature de la relation entre les membres du groupe. Par conséquent, avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le principe de base d'une opération d'autoconsommation est que le producteur et le consommateur sont la même personne morale. Celle-ci doit regrouper l'ensemble des participants et peut préexister à la création de l'opération si elle correspond à cette définition. La modification législative que vous proposez n'est pas nécessaire : votre amendement est satisfait.

S'agissant des CEE, les bornes de recharge aident au développement des véhicules électriques, qui sont moins énergivores. D'une certaine façon, le recours aux CEE est donc logique.

M. François-Michel Lambert. La ZOE que je possède depuis huit ans est plus énergivore, même si elle consomme de l'énergie électrique décarbonée – je suis abonné, je peux le dire, à Enercoop. Ma voiture étant plus lourde, elle consomme par essence, si je puis dire, davantage d'énergie.

Je me permets d'insister : le développement de l'autoconsommation collective semble vraiment se heurter à une difficulté. Il faudrait peut-être regarder de plus près l'amendement d'ici à la séance pour voir s'il ne serait pas judicieux de l'adopter.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS2671 de M. Saïd Ahamada.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Il serait préférable d'attendre les conclusions du groupe de travail créé par le ministère pour étudier les aides envisageables en vue d'encourager les projets citoyens. Je demande le retrait de l'amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Ce groupe de travail a été créé parce que le Gouvernement souhaite soutenir les projets d'énergie renouvelable développés par les citoyens et les collectivités. Vous pouvez compter sur nous pour trouver les meilleures solutions possible et vous les soumettre.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS3387 de M. Jean-Louis Bricout.

M. Gérard Leseul. Nous souhaitons vous faire des propositions concrètes, madame la ministre, notamment pour soutenir les projets d'implantation d'éoliennes des communautés d'énergie renouvelable auxquelles la rapporteure a dit à quel point elle tenait, comme nous.

Nous proposons une incitation fiscale reposant sur un dégrèvement de 50 % de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) – ce serait une diminution de l'impôt et non une exonération, ce qui aurait une moindre incidence sur les collectivités locales.

Mme Cendra Motin, rapporteure. J'aurai plaisir à échanger avec vous au sujet de cet amendement s'il se fraie un chemin jusqu'au projet de loi de finances (PLF). En attendant, je vous demande de le retirer.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je comprends a priori que votre proposition de différencier l'IFER en fonction du montage juridique des projets créerait une inégalité devant l'impôt qui serait inconstitutionnelle. Avis défavorable.

M. Gérard Leseul. Je crains donc que l'on n'en discute pas dans le cadre du PLF, madame la rapporteure (*Sourires*). Néanmoins, nous pourrions trouver ensemble une rédaction qui conviendrait à Mme la ministre.

La commission rejette l'amendement.

Article 24 (article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme) : *Abaisser le seuil de l'obligation d'installer du photovoltaïque ou des toits végétalisés sur les bâtiments professionnels et entrepôts*

Amendements identiques de suppression CS1267 de Mme Frédérique Meunier et CS1446 de M. Thibault Bazin.

Mme Cendra Motin, rapporteure. J'émet un avis très défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Vous demandez de supprimer un article qui présente tout de même des avantages : il contribuera à atteindre nos objectifs en matière de transition énergétique, de préservation de la biodiversité et de lutte contre l'artificialisation, pour un coût minimal à partir du moment où il y aura une anticipation dès le stade de la conception des bâtiments et une rentabilisation au cours de leur vie. Avis défavorable : il n'y a aucune raison de supprimer l'article 24.

La commission rejette les amendements.

Amendements CS3723 de Mme Frédérique Tuffnell et CS4104 de Mme Huguette Tiegna (discussion commune).

Mme Frédérique Tuffnell. Nous souhaitons le développement des toitures végétalisées, mais en utilisant les eaux pluviales. Il faut faire preuve de sobriété : je crains qu'il n'y ait demain pléthore de toitures végétalisées consommant de l'eau potable. C'est un simple amendement de bon sens que nous vous proposons.

Mme Huguette Tiegna. L'amendement CS4104 est également inspiré par le bon sens.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Je souhaiterais que l'on retravaille ces amendements d'ici à la séance car je les trouve un peu trop durs : ils ne laissent pas aux entreprises suffisamment d'options. Je vous propose un retrait, mais je souhaite qu'on aboutisse sur cette question.

Mme Barbara Pompili, ministre. Il faut évidemment faire en sorte de limiter le plus possible le recours à de l'eau potable, je suis d'accord avec vous.

Tous les systèmes de végétalisation, qui peuvent actuellement être alimentés par tout type d'eau, ne sont pas encore autosuffisants. De plus, certaines règles de construction ou d'urbanisme pourraient limiter les capacités de stockage d'eau. Il y aurait donc un frein à la végétalisation si on la limitait aux seules installations autosuffisantes.

J'ai peur que ces amendements conduisent à un résultat contre-productif. Avons-nous vraiment fait le bilan de ce que la végétalisation peut apporter, par exemple en matière d'atténuation des chocs de température et donc d'évaporation de l'eau ? J'aimerais qu'on fasse des vérifications.

Je partage votre objectif mais je ne voudrais pas qu'on se lie les mains par des dispositions qui pourraient avoir des effets collatéraux non maîtrisés. Je vous demande de retirer ces amendements afin d'étudier la question d'ici à la séance.

M. Bruno Millienne. Je trouve que ces amendements, de précaution, sont excellents. L'agence régionale de la biodiversité (ARB) d'Île-de-France a commencé une étude sur les toits végétalisés, et ce qu'on observe n'est pas aussi extraordinaire que ce à quoi on pourrait s'attendre...

Ces amendements visent à éviter qu'on fasse n'importe quoi : certains toits végétalisés se traduisent par des charges de copropriété énormes parce qu'ils sont mal conçus. Il faut faire très attention. L'interdiction d'utiliser de l'eau potable limitera déjà les problèmes en obligeant à réaliser une vraie maîtrise d'œuvre. D'une manière plus générale, il y a un besoin de nature en ville, et pas seulement de toitures végétalisées.

M. Raphaël Schellenberger. Ces amendements ne sont pas risqués. Ils sont peut-être perfectibles mais il vaut mieux les adopter en commission quitte à les ajuster un peu, par la suite, en prévoyant des exceptions. Je peux comprendre qu'on s'y prenne différemment dans certains cas, mais là c'est d'un principe important qu'il est question.

Mme Valérie Petit. J'apporte mon soutien à l'amendement de Mme Tuffnell. On doit être très exigeant à propos de l'eau utilisée mais aussi d'autres caractéristiques techniques. Il faut un encadrement.

La commission adopte l'amendement CS3723.

En conséquence, l'amendement CS4104 tombe.

Amendements identiques CS441 de M. Pierre Vatin et CS3826 de Mme Valérie Petit et amendements identiques CS3219 de Mme Valérie Beauvais et CS3579 de Mme Nadia Ramassamy (discussion commune).

M. Michel Vialay. L'article 24 étend quantitativement l'obligation d'avoir une toiture végétalisée ou productrice d'énergie renouvelable en faisant passer le seuil de 1 000 à 500 mètres carrés d'emprise au sol, pour les commerces et les entrepôts. Nous pensons qu'il faut tenir compte de la nature des toitures – elles peuvent être extensives, intensives ou semi-intensives : l'amendement CS441 permettra de suivre également une approche qualitative.

Mme Valérie Petit. Nous avons travaillé sur l'amendement CS3826 avec l'Union nationale des entreprises du paysage. Les toitures végétalisées devraient être réalisées conformément à des préconisations techniques et à des normes définies par arrêté.

Mme Valérie Beauvais. Au-delà de la dimension quantitative, il est indispensable de définir un cadre technique précis pour la réalisation des travaux, afin de garantir leur qualité.

Des toitures couramment qualifiées d'extensives sont souvent utilisées par des opérateurs de BTP. Elles sont peu chères, faciles à produire et à installer, mais elles sont loin d'offrir la même qualité de services écosystémiques que les toitures dites semi-intensives ou intensives.

Les toitures extensives peuvent être installées sur des bâtiments ne pouvant supporter qu'une faible charge. Elles hébergent une biodiversité propre qui les distingue des autres toitures végétalisées, dont elles sont complémentaires.

Les toitures végétalisées semi-intensives et intensives sont plus rarement utilisées, alors que leurs bénéfices environnementaux sont significatifs. Le support pour les cultures étant plus profond, ces toitures peuvent accueillir des strates végétales diversifiées, telles que des herbacées, des arbustes et des arbres, ce qui favorise un développement optimal de la biodiversité.

L'amendement du groupe Les Républicains vise à suivre une approche qualitative, adaptée aux conditions climatiques et géographiques, pour l'installation des toitures végétalisées.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Je comprends votre volonté de faire en sorte que les toitures végétalisées soient aussi respectueuses que possible des ressources naturelles utilisées. Néanmoins, les précisions que vous proposez sont toutes de nature réglementaire. Je vous demande donc de retirer les amendements ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Ces amendements demandent qu'un arrêté précise les caractéristiques des toitures végétalisées qui sont visées par l'article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme. Or ces caractéristiques sont déjà précisées par le même article.

Une nouvelle norme n'est pas nécessaire. La mesure est déjà opérationnelle et un résultat équivalent, en termes de recommandations, peut être obtenu par la diffusion de guides de bonnes pratiques ou d'appui aux acteurs.

En outre, et c'est peut-être encore plus important, il faut être évolutif : on doit pouvoir s'adapter rapidement aux progrès techniques réalisés par les professionnels et aux

obstacles qui pourraient être rencontrés. Rigidifier les règles par un arrêté pourrait être contre-productif.

J'émet un avis défavorable à ces amendements.

*La commission **rejette** successivement les amendements identiques CS441 et CS3826 et les amendements identiques CS3219 et CS3579.*

Amendement CS924 de M. Paul-André Colombani et amendements identiques CS923 du même auteur et CS2467 de M. Nicolas Turquois (discussion commune).

Mme Cendra Motin, rapporteure. Sur un plan très technique, une surface de 500 mètres carrés au sol est le minimum possible pour beaucoup de constructeurs. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Vous proposez de réduire le seuil à seulement 300 mètres carrés et l'amendement CS924 tend, en outre, à étendre l'obligation à tous les bâtiments.

Le Gouvernement a choisi, en responsabilité, de retenir un seuil de 500 mètres carrés qui permettra d'accroître largement les surfaces végétalisées ou consacrées à la production d'énergie photovoltaïque tout en évitant de faire peser un poids trop important sur les petits projets.

En ce qui concerne l'extension à d'autres types de bâtiments, je comprends la logique que vous suivez mais il faudrait mieux appréhender les effets que cela pourrait produire – nous allons le faire.

En attendant, j'émet un avis défavorable.

M. Bruno Millienne. Nous sommes tous favorables à une réduction du seuil concernant l'implantation de panneaux photovoltaïques. Je voudrais néanmoins vous alerter sur une difficulté. Pourquoi n'y a-t-il pas suffisamment d'installations au-dessus des zones d'activité et des exploitations agricoles ? C'est parce qu'à partir d'un certain volume de production d'énergie, on change de statut juridique : on devient une société de production d'énergie renouvelable, et la fiscalité est différente. Il faudra regarder cette question d'ici à la séance. Sinon, on peut réduire le seuil mais cela risque de ne pas servir à grand-chose.

*La commission **rejette** successivement l'amendement CS924 et les amendements CS923 et CS2467.*

Amendement CS3388 de Mme Josette Manin.

Mme Chantal Jourdan. Nous proposons d'étendre l'obligation d'installer des systèmes de production d'énergie renouvelable ou des toitures végétalisées aux plateformes logistiques – je précise toutefois que nous ne sommes pas favorables à l'extension de ces dernières.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Toutes les plateformes logistiques ont une surface d'au moins 6 000 mètres carrés : elles entrent donc dans le champ de l'obligation actuelle, qui s'applique à partir de 1 000 mètres carrés. En revanche, ce sont souvent des installations classées qui ne peuvent absolument pas avoir des toitures végétalisées. Je vous demande de retirer l'amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Même demande. L'amendement est satisfait.

L'amendement est retiré.

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission rejette l'amendement CS719 de M. Stéphane Buchou.

Amendement CS5284 de la rapporteure.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Je propose d'étendre aux immeubles faisant l'objet d'une rénovation lourde – c'est-à-dire touchant aux structures des bâtiments – ou d'une reconstruction l'obligation de s'équiper en panneaux photovoltaïques ou de végétaliser les toitures. Ce n'est pas nécessairement possible lors d'autres rénovations, car c'est la structure du bâtiment qui détermine le poids que le toit peut supporter.

Mme Barbara Pompili, ministre. Avis favorable.

Mme Delphine Batho. J'aimerais savoir comment interpréter votre amendement. L'obligation ne s'appliquera-t-elle que si la reconstruction étend l'emprise au sol de 500 mètres carrés ?

Mme Cendra Motin, rapporteure. Dans les cas que j'ai précisés, si l'emprise au sol dépasse le seuil de 500 mètres carrés, il faudra qu'il y ait des panneaux photovoltaïques ou une végétalisation – sur au moins 30 % de la toiture.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CS845 de M. Antoine Herth.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Je vous suggère de retirer cet amendement. Les bâtiments agricoles ne sont pas concernés par l'obligation.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je ne vois pas de raison particulière d'exclure les installations agricoles. On voit, au contraire, que de nombreux projets, parfaitement rentables, concernent les hangars agricoles. Avis défavorable.

M. Raphaël Schellenberger. Je relève que Mme la rapporteure et Mme la ministre se contredisent une fois de plus. Mme la rapporteure dit qu'il n'y a pas de problème parce que les hangars agricoles ne sont pas concernés par l'obligation, alors que Mme la ministre déclare qu'elle ne voit pas pourquoi il faudrait les exclure du dispositif.

Or il faut le faire, pour des raisons évidentes. La vocation ou le positionnement des bâtiments peut être incompatible avec certaines utilisations des toitures. Je pense notamment à l'agriculture de montagne : quand un bâtiment agricole est très éloigné des réseaux d'énergie, il n'est pas nécessairement pertinent de chercher à le relier. Par ailleurs, il peut être compliqué d'installer une toiture végétalisée dans certains sites. Je pense qu'il vaut mieux exclure, par prudence, les bâtiments agricoles.

M. François-Michel Lambert. Lorsqu'un bâtiment entrant dans le champ de l'article dont nous débattons est soumis à d'autres dispositions, relatives à la protection du patrimoine naturel ou historique, par exemple, il peut ne pas être soumis à l'obligation.

Je peux notamment citer le cas d'un bâtiment situé à côté de l'aéroport de Marseille dont les panneaux photovoltaïques auraient reflété le soleil en direction de la tour de contrôle : il a été décidé qu'il ne fallait pas courir le risque alors que le propriétaire était très enthousiaste à l'idée d'avoir de l'énergie photovoltaïque.

La question est simple : les bâtiments agricoles sont-ils concernés ? S'ils ne le sont pas, j'invite à les inclure d'ici à la séance.

Mme Émilie Chalas. Je crois qu'il faut se référer aux dispositions du code de l'urbanisme relatives à la destination des bâtiments qui servent pour l'élaboration des plans locaux d'urbanisme (PLU). Les exploitations agricoles et forestières ne relèvent pas de la même catégorie que les habitations, les commerces et les activités de service ou les équipements d'intérêt collectif.

L'article 24 du projet de loi est clair : il concerne « les constructions à usage commercial, industriel ou artisanal », et en aucun cas celles à usage agricole. J'ai donc tendance à croire que les installations agricoles sont exclues du dispositif.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Il n'y a pas de contradiction. J'ai répondu en ce qui concerne les hangars à usage agricole, et je confirme qu'ils ne sont pas concernés. Mme la ministre a parlé, d'une manière tout à fait claire, des bâtiments agricoles qui pourraient avoir un usage commercial, par exemple lors de ventes à la ferme ou dans le cadre d'une coopérative. Les bâtiments qui n'ont pas seulement une destination agricole sont soumis à la même obligation que les autres.

En revanche, les bâtiments à usage agricole ne sont pas concernés. On n'est pas obligé d'installer, par exemple, des panneaux photovoltaïques au-dessus des granges abritant les bottes de foin et la paille pour l'hiver, ce qui pourrait être dangereux. L'installation de panneaux photovoltaïques est possible – cela procure d'ailleurs un revenu complémentaire à certains agriculteurs qui disposent de surfaces importantes –, et nous continuons à l'encourager, mais il n'y a pas d'obligation en la matière.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CS570 de Mme Delphine Batho, CS986 de M. Bertrand Pancher et CS4304 de Mme Annie Chapelier.

Mme Delphine Batho. On veut lutter contre l’artificialisation des sols, sans interdire de construire de grandes surfaces – on doit le faire en valorisant des friches, par exemple –, mais nous aurons plus tard ce débat.

L’amendement de Mme la rapporteure qui a été adopté tout à l’heure ne règle pas le problème : si les constructions neuves sont les seules concernées, les capacités seront limitées. L’amendement CS570 vise à étendre le dispositif aux bâtiments existants à partir de 2025 – on pourra ensuite entrer dans les détails, en précisant les bâtiments visés et la trajectoire. Si on ne le fait pas, on se privera en particulier de la possibilité de produire de l’énergie solaire dans de grandes implantations qui existent déjà.

M. François-Michel Lambert. Les obligations prévues à l’article 24 s’appliqueront lorsque seront créés plus de 500 mètres carrés d’emprise au sol. On pourrait envisager que tous les bâtiments agricoles soient concernés, mais cela n’inclura pas les bâtiments actuels – on ne va pas installer des panneaux photovoltaïques partout.

L’amendement CS986 est identique à celui défendu par Delphine Batho.

Mme Cendra Motin, rapporteure. L’article 24 imposera une nouvelle obligation en cas de création de nouvelles surfaces, et nous sommes tous d’accord pour que ce soit le cas. J’ajoute que les bâtiments à usage agricole ne sont pas concernés.

Vous proposez, si je comprends bien, d’étendre l’obligation actuelle à des bâtiments existants dont l’emprise au sol est supérieure à 1 000 mètres carrés, alors qu’ils n’ont pas été conçus pour supporter des panneaux photovoltaïques ou une toiture végétalisée. Comme je l’ai expliqué tout à l’heure lorsque j’ai présenté mon amendement, c’est possible dans le cadre d’une rénovation à partir du moment où on change la structure du bâtiment. Sinon, on s’expose à un risque très important en matière de sécurité.

Je vous demande de retirer ces amendements, sans quoi j’émettrai un avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Sur le fond, je suis d’accord avec la rapporteure. J’ajoute que la rédaction des amendements pose problème puisqu’ils portent, non pas sur l’extension du dispositif aux installations existantes, mais sur les créations de surface. Je propose donc à leurs auteurs de les retirer.

Mme Delphine Batho. Premièrement, les amendements, je le confirme, sont mal rédigés. Deuxièmement, si la question des rénovations lourdes qui augmentent l’emprise au sol a été réglée par l’amendement de la rapporteure, en revanche, celle des très grands bâtiments existants reste pendante. Des amendements seront donc déposés en séance publique visant à définir une trajectoire d’ici à 2025 afin d’encourager l’installation de panneaux photovoltaïques sur ce type de bâtiments. Je retire l’amendement CS570.

Les amendements sont retirés.

Amendement CS569 de Mme Delphine Batho, amendements identiques CS985 de M. Bertrand Pancher et CS4297 de Mme Annie Chapelier (discussion commune).

Mme Delphine Batho. Il s'agit de porter de 30 % à 60 % la part de la surface des toitures sur laquelle doivent être installés des panneaux photovoltaïques.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Tout d'abord, il ne me paraît pas judicieux de modifier un taux qui a été fixé récemment, puisqu'il date de la loi énergie-climat de 2019. Ensuite, il risque déjà d'être difficile, lorsqu'il s'agit de petites surfaces, de respecter le taux de 30 %, en raison des servitudes qui grèvent les toits. Quant aux toitures qui peuvent accueillir une installation excédant 30 % de leur superficie, elles seront équipées si l'installation est rentable.

Mme Barbara Pompili, ministre. La disposition proposée par le Gouvernement a pour objet de favoriser le développement des énergies renouvelables sans consommer davantage de foncier. Les paramètres ont été choisis de manière à concilier les différents enjeux : de calendrier, techniques, économiques et, bien entendu, environnementaux. Il n'est donc pas souhaitable de porter le taux au niveau proposé, qui pourrait présenter des difficultés techniques importantes pour certains projets. Avis défavorable.

La commission rejette successivement l'amendement CS569 et les amendements identiques CS985 et CS4297.

Amendement CS5285 de la rapporteure.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Cet amendement tend à avancer la date d'application du dispositif de l'article 24 du 1^{er} janvier 2024 au 1^{er} janvier 2023 – vous êtes plusieurs à avoir déposé un amendement analogue. Toutefois, je n'ai pas terminé de consulter l'ensemble des acteurs concernés, notamment les promoteurs, et je ne suis donc pas encore certaine que cette mesure fasse l'objet d'un consensus. Aussi vais-je retirer l'amendement, en vous assurant que nous aboutirons d'ici à la séance publique.

L'amendement est retiré.

Amendements identiques CS1404 de M. Raphaël Gérard et CS2825 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Sandra Marsaud. Il s'agit, ici aussi, de proposer, après en avoir discuté avec le Conseil national de l'ordre des architectes, d'avancer la date d'application du dispositif à 2023. Mais nous allons suivre Mme la rapporteure et retirer l'amendement.

L'amendement CS1404 est retiré.

Mme Delphine Batho. Je maintiens le CS2825 : il faut toujours une avant-garde !

Mme Cendra Motin, rapporteure. Avis défavorable, pour l'instant.

Mme Barbara Pompili, ministre. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CS4999 de M. Jean-Marie Sermier.*

Amendement CS4040 de M. Bruno Duvergé.

M. Jimmy Pahun. Nous proposons de sortir les entreprises agricoles dont la production photovoltaïque est modeste, c'est-à-dire inférieure à 100 kW, du régime de producteur d'énergie.

Mme Cendra Motin, rapporteure. Les bâtiments agricoles, nous l'avons vu, ne sont pas concernés par l'obligation définie à l'article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme. Vous proposez que les exploitants agricoles qui sont de petits producteurs d'électricité photovoltaïque relèvent du régime de l'autoconsommation plutôt que de celui de producteur d'énergie, afin de les exonérer des taxes attachées à ces activités. Je ne suis pas favorable à de telles exemptions.

Mme Barbara Pompili, ministre. L'autoconsommation est précisément définie, tant au niveau national qu'au niveau européen. Soit l'entreprise agricole remplit les conditions requises et, la production d'électricité ne constituant pas son activité principale, elle est considérée de fait comme un autoconsommateur, soit elle ne remplit pas ces conditions et il n'est pas possible de la considérer comme telle. On ne peut pas préjuger de cette situation en excluant par principe telle ou telle installation. C'est pourquoi, malgré toute la sympathie que m'inspire l'amendement, j'en demande le retrait.

M. Bruno Millienne. Je comprends votre refus, mais beaucoup d'agriculteurs renoncent à installer des panneaux photovoltaïques sur une surface importante parce qu'ils ne veulent pas être soumis au statut de producteur d'électricité. De fait, cette situation entrave le développement du photovoltaïque.

M. Raphaël Schellenberger. Il est vrai que beaucoup d'agriculteurs vont renoncer à installer des panneaux photovoltaïques pour éviter de payer le coût d'entrée lié au statut de producteur d'électricité. Mais s'ils sautent le pas et acquittent ce coût d'entrée, ils risquent de s'inscrire dans une autre logique consistant à développer des projets photovoltaïques sur des terrains à vocation agricole. L'amendement du groupe MoDem me semble donc de bon sens ; il serait bon que, plutôt que de l'expédier, nous y réfléchissions d'ici à la séance publique.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. L'amendement n'a pas été expédié : il est prévu que nous en reparlions.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 24 **modifié**.*

Après l'article 24

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission rejette successivement les amendements CS3108, CS3109 et CS3110 de M. Philippe Naillet ainsi que l'amendement CS4184 de M. Pacôme Rupin.

Amendement CS3072 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. La majorité a fait le choix de fermer nos quatre centrales à charbon. L'une d'entre elles est située dans ma circonscription, mais il est prévu que le charbon y soit remplacé par du bois. Ainsi, tout le bois disponible entre la frontière italienne et la frontière espagnole va être englouti dans une seule centrale dont le rendement énergétique sera très bas puisqu'inférieur à 40 %. Cet amendement de bon sens vise donc à empêcher de telles installations à compter du 1^{er} janvier 2025 afin que l'entreprise ait le temps de développer d'autres projets. Sur trois camions de bois qui entrent dans la centrale de Gardanne, un seul sert à produire de l'électricité : les deux autres chauffent les pattes des oiseaux !

Mme Cendra Motin, rapporteure. L'importance des émissions de particules fines provoquées par ces installations mérite que la question de leur maintien soit posée. Elle fait d'ailleurs l'objet d'un rapport de Mme Émilie Chalas concernant la ville de Grenoble et le département de l'Isère, particulièrement touchés par ce type de pollution. Toutefois, cette question doit être traitée dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Demande de retrait, donc ; à défaut, avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. La biomasse, dont le gisement est limité, doit être utilisée de la façon la plus efficace possible. C'est pourquoi la PPE a prévu d'arrêter le soutien à ce mode de production d'électricité. La directive *Emission Trading System* (ETS) prévoit que les émissions de CO₂ issues de biomasse ne soient pas comptabilisées et définit des critères de durabilité qui viennent d'être transposés en droit français et permettront de s'assurer du meilleur usage de cette biomasse. Il n'est donc pas souhaitable de mettre en œuvre la mesure proposée, qui pourrait conduire à la fermeture de certaines de ces installations si seules les émissions directes sont prises en compte, avec pour conséquence néfaste le déploiement de chaudières au gaz en substitution. Avis défavorable.

M. François-Michel Lambert. Nous nous inscrivons dans la même logique que celle qui a conduit à la fermeture des centrales à charbon. En outre, cet amendement fait écho à l'alerte lancée par 500 scientifiques du monde entier au sujet de la biomasse. Enfin, si ce type de centrales produisant de l'énergie électrique ferme, ce ne sont pas des chaudières au gaz qui s'y substitueront, mais un autre mode de production d'énergie électrique : nucléaire, énergies renouvelables... Cette mesure serait ainsi bénéfique à la fois pour le climat, pour la qualité de l'air et pour la protection de la biodiversité et de nos forêts. La centrale de Gardanne consomme 800 000 tonnes de bois par an !

La commission rejette l'amendement.

TITRE III Se déplacer

Avant l'article 25

Amendement CS4938 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Raphaël Schellenberger. Nous proposons de compléter l'intitulé du titre III par les mots : « et transiter ». Il s'agit d'être un peu moins hypocrite et de prendre en compte l'ensemble des mobilités, à savoir le déplacement des personnes mais aussi le transit des marchandises.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour le titre III. Je comprends le sens de votre amendement. Le titre III comporte des dispositions relatives à la mobilité des marchandises, notamment les articles 31, 32 et 33. Il me semble toutefois préférable de conserver le titre tel qu'il nous a été proposé par la Convention citoyenne pour le climat. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je vous confirme que le Gouvernement est pleinement investi dans le soutien et l'accompagnement de la filière du transport routier et de la logistique dans les démarches de transition énergétique. En témoigne, par exemple, la création récente, dans le cadre du plan de relance, d'un bonus pour l'achat de véhicules lourds électriques ou à hydrogène. L'ajout proposé ne modifierait en rien le soutien du Gouvernement à cette filière mais il nuirait à la clarté du titre. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

CHAPITRE I^{er}

Promouvoir les alternatives à l'usage individuel de la voiture et la transition vers un parc de véhicules plus respectueux de l'environnement

Amendements CS2698 du rapporteur et CS4917 de Mme Natalia Pouzyreff (discussion commune).

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il s'agit de modifier l'intitulé du chapitre I^{er} du titre III en substituant aux mots : « la voiture individuelle » les mots : « l'usage individuel de la voiture ».

Mme Barbara Pompili, ministre. Favorable à l'amendement CS2698.

La commission adopte l'amendement CS2698.

En conséquence, l'amendement CS4917 tombe.

Section 1
Dispositions de programmation

Article 25 (article 73 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités) : *Objectif de commercialisation de voitures neuves fortement émettrices de CO₂ à l’horizon 2030*

Amendements de suppression CS866 de M. Julien Aubert, CS1286 de Mme Frédérique Meunier, CS1710 de M. Thibault Bazin et CS3160 de Mme Anne-Laure Blin.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable. Il me paraît important de poser un jalon en 2030 en fixant à 95 grammes de CO₂ par kilomètre le plafond d’émission par véhicule, dans la perspective de l’interdiction, en 2040, de la vente de tous les véhicules particuliers et utilitaires légers neufs qui utilisent de l’énergie fossile, interdiction prévue par la loi d’orientation des mobilités.

La commission rejette les amendements.

Amendement CS3062 du rapporteur, amendements identiques CS2044 de M. Gérard Leseul et CS2828 de M. Matthieu Orphelin (discussion commune).

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous proposons de récrire l’article 25 afin de formuler de façon plus directe l’objectif d’interdiction, à l’horizon du 1^{er} janvier 2030, des ventes de voitures particulières émettant plus de 95 grammes de CO₂ au kilomètre selon la norme *New European Driving Cycle* (NEDC).

L’adoption de cet amendement ferait tomber l’ensemble des autres amendements à l’article 25. C’est pourquoi je me permets de vous demander, monsieur le président, que nous prenions le temps d’entendre chacun de leurs auteurs.

Mme Barbara Pompili, ministre. Vous proposez une autre rédaction de l’article 25, en faisant référence au texte européen sur les émissions de CO₂ et en reprenant l’esprit de la rédaction de la loi d’orientation des mobilités concernant l’objectif de fin de vente des véhicules utilisant des énergies fossiles à l’horizon 2040. La référence au règlement européen établissant les normes de mesure des émissions des véhicules apporte une clarification utile. C’est pourquoi je suis favorable à votre amendement.

M. Gérard Leseul. Nous proposons quant à nous d’avancer de 2040 à 2030 la date prévue pour la fin de la vente des véhicules neufs utilisant des énergies fossiles. Il s’agit de prendre en compte la durée de vie d’un véhicule, qui est estimée entre douze et quinze ans.

Mme Delphine Batho. Le débat porte sur une masse importante de CO₂, compte tenu des émissions du secteur des transports, liées notamment à l’usage de la voiture particulière.

Notre amendement s’inspire de la proposition SD-C1.3 de la Convention citoyenne pour le climat, qui fixe des jalons en 2025 et 2030. La date de 2040, prévue dans la loi d’orientation des mobilités, est en effet beaucoup trop éloignée au regard de l’urgence climatique. Quant à l’objectif fixé à l’article 25, que le rapporteur conserve dans son amendement, il est largement insuffisant puisqu’il ne concernera que 1 % à 2 % des véhicules

mis sur le marché en 2030. Nous proposons, pour notre part, de rattraper le retard de la France en la matière, puisque huit pays européens – la Norvège, le Danemark, l’Irlande, les Pays-Bas, la Slovénie, la Suède, l’Écosse et le Royaume-Uni – ont déjà pris l’engagement de mettre fin à la vente de véhicules diesel et essence au plus tard en 2030. Ce faisant, nous répondons au besoin de visibilité et de prévision des acteurs économiques de la filière industrielle automobile, dont la transformation est inéluctable. Il faut en effet permettre à ces derniers d’anticiper les évolutions et leur impact sur l’emploi, la transformation des métiers et la gestion des compétences.

Il s’agit d’envoyer un signal clair favorable au déploiement des véhicules électriques mais aussi au développement des filières du biogaz et de l’hydrogène, dont les performances environnementales doivent encore s’améliorer, et au report modal vers les solutions les plus sobres en carbone. Cet amendement a été élaboré en lien avec le Réseau Action Climat.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends le souhait de nos collègues. Certes, de nombreux pays européens ont déclaré qu’ils interdiraient la vente de véhicules utilisant des énergies fossiles en 2030 ou 2035 mais, à ce stade, seule la France a inscrit cette interdiction, qu’elle a fixée à 2040, dans la loi. Par ailleurs, nous suivons la proposition de la Convention citoyenne pour le climat, qui a souhaité que soit fixé un jalon intermédiaire. C’est pourquoi je suis défavorable à ces amendements.

Mme Barbara Pompili, ministre. La question a fait l’objet de nombreux débats lors de l’examen du projet de loi d’orientation des mobilités. Bien entendu, le Gouvernement souscrit à l’objectif de décarbonation des transports terrestres, mais le délai ne paraît pas suffisant pour avancer de 2040 à 2030 l’objectif de fin de vente des voitures et véhicules utilitaires légers (VUL) utilisant des énergies fossiles. Peu de pays se sont fixé un tel objectif, et la trajectoire définie par la France est similaire à celle de pays tels que l’Espagne et le Canada.

Certains États européens vont plus loin dans les intentions, mais le droit européen ne permet pas aux États membres d’interdire sur leur territoire l’immatriculation ou la vente de véhicules conformes à la réglementation européenne et qui ont fait l’objet d’une homologation. Nous agissons dans le cadre des négociations européennes sur les règlements d’émission des véhicules afin de chercher une convergence entre les pays pour acter un horizon commun et décider une véritable fin de la vente des véhicules utilisant des énergies fossiles.

J’é mets par conséquent un avis défavorable à ces amendements.

M. Gérard Leseul. Si nous avançons à 2030 l’interdiction de la vente de véhicules neufs utilisant des énergies fossiles, il conviendra d’adopter des mesures d’accompagnement social, notamment des prêts à taux zéro, pour permettre à l’ensemble de la population d’acquérir un véhicule propre ; nous y reviendrons.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Les transports sont l’une des principales sources d’émission de gaz à effet de serre, ainsi que d’autres pollutions – particules, bruit – qui ont des effets très importants sur notre santé. Les membres de la Convention citoyenne pour le climat ont défini une trajectoire ambitieuse ; les scientifiques du Groupe d’experts intergouvernemental sur l’évolution du climat (GIEC) et du Haut Conseil pour le climat nous demandent des mesures plus volontaristes, et les pays européens eux-mêmes réfléchissent à

une trajectoire d'interdiction des véhicules utilisant des carburants fossiles d'ici une quinzaine d'années.

Je propose donc d'interdire dès 2035, et non en 2040, la vente de véhicules thermiques à carburant fossile et de poser un jalon en 2028. Il faut être très ambitieux : nous devons développer à la fois les infrastructures de recharge et une filière française et européenne de véhicules électriques, de la fabrication au recyclage, en soutenant nos constructeurs. Nous pouvons réaliser cette transition dans les dix années qui viennent en utilisant notre mix électrique décarboné ; cela créera beaucoup d'emplois. Ne soyons pas à la traîne des autres pays européens qui s'engagent déjà dans cette voie : soyons très volontaristes !

M. Jean-Luc Fugit. Je veux tout d'abord rappeler qu'outre les émissions de CO₂, le secteur des transports est responsable, selon les chiffres de 2019, de 19 % de la pollution due aux particules et, surtout, des deux tiers de la pollution due aux oxydes d'azote.

Je rappelle, en tant que rapporteur du titre de la LOM consacré au développement de mobilités plus propres – car la mobilité propre n'existe pas – que nous avons prévu d'interdire la vente des véhicules utilisant des carburants fossiles d'ici à 2040. Rien ne nous empêche donc de prendre des mesures avant cette date, comme en témoigne notamment la trajectoire que nous avons définie pour le verdissement des flottes. J'ai ainsi déposé un amendement qui vise à poser un jalon supplémentaire en 2032, en interdisant à cette date la vente des véhicules neufs qui fonctionnent exclusivement avec des énergies fossiles : essence, diesel et gaz. Il s'agit de donner de la visibilité aux constructeurs et de présenter à nos concitoyens un objectif clair et facile à comprendre. Je propose, en outre, d'inclure dans l'objectif de 2040 d'autres types de véhicules tels que les autobus, les poids lourds et les deux roues, que nous avons laissés de côté, et de revenir à l'analyse du cycle de vie.

M. Damien Adam, rapporteur. Je veux tout d'abord remercier M. Zulesi pour son amendement, qui me paraît beaucoup mieux rédigé que l'article 25. Je regrette néanmoins qu'il retienne la notion obsolète de NEDC, qui n'est plus utilisée que par les constructeurs chinois pour communiquer sur des autonomies plus importantes. L'Union européenne, la France en particulier, utilise désormais la norme *Worldwide Harmonised Light vehicles Test Procedure* (WLTP), dont je rappelle qu'elle a été définie après le « dieselgate ».

M. Raphaël Schellenberger. Tout d'abord, n'étant guère familier du code de l'environnement, j'avoue avoir les yeux qui piquent lorsque je lis l'amendement de notre rapporteur. Non seulement il est difficile à déchiffrer, mais il comporte des acronymes et fait référence à des textes susceptibles d'évoluer plus vite que la loi. En somme, sa rédaction me semble assez discutable au plan juridique.

Ensuite, votre stratégie ne prend absolument pas en compte le cycle de vie global des véhicules. Or, ce qui importe désormais, ce n'est pas seulement la pollution qu'émet un véhicule lorsqu'il roule, c'est aussi celle que produit sa construction, sa destruction et son recyclage. Vous pointez du doigt le véhicule à moteur thermique, que vous considérez comme polluant par nature, en écartant les débats sur les biocarburants, notamment le biogaz, au nom du dogme du tout électrique. Mais celui-ci sera très difficile à mettre en œuvre concrètement. Ces dispositions sont donc des vœux pieux. Qui plus est, je le répète, je ne comprends pas que l'on puisse voter une loi rédigée de cette manière.

M. Bruno Millienne, président. Je vous rassure, monsieur Schellenberger : l'adoption de l'amendement du rapporteur ne clorait pas la discussion pour autant. Nous pourrions y revenir en séance publique.

Mme Delphine Batho. L'article 73 de la loi d'orientation des mobilités que l'article 25 tend à modifier a une portée normative faible, puisqu'il a trait aux objectifs que la France se fixe en matière d'interdiction des véhicules à moteur thermique. Néanmoins, la question est importante.

La Convention citoyenne n'a pas fait qu'une proposition concernant l'industrie automobile et l'évolution de la voiture individuelle ; elle a présenté un ensemble de mesures cohérent, incluant notamment le malus au poids, une taxe sur les tarifs d'assurance prenant en compte les émissions de CO₂ et le poids, la location de longue durée. De fait, je le rappelle, tous les gains d'efficacité énergétique réalisés ces dernières années ont été effacés par l'augmentation du poids des véhicules. J'ajoute que l'urgence est tout autant d'ordre climatique que d'ordre sanitaire.

J'ai constaté, dans le cadre de mon rapport sur l'industrie automobile, que le leitmotiv de la filière est la prévisibilité des règles et des normes. Un délai de dix ans est extrêmement raisonnable à cet égard. Nous avons retenu la date de 2030 car c'est celle qui est fixée par le GIEC.

Mme Valérie Petit. Je soutiens l'amendement de réécriture du rapporteur. Je suis d'accord avec M. Colas-Roy sur la nécessité de rehausser nos exigences, mais M. Leseul a également raison : nous devons être attentifs à l'impact social de telles mesures. C'est pourquoi nous proposons que, dans trois ans, nous évaluions, sur le fondement d'une étude d'impact environnemental mais aussi social et économique, la probabilité d'atteindre l'objectif fixé et que nous procédions, le cas échéant, à un ajustement de la loi.

Mme Isabelle Florennes. Je soutiens, pour ma part, les amendements identiques de M. Adam et de M. Fugit qui tendent à assigner à l'État l'objectif de déployer 7 millions de bornes de recharge de véhicules électriques d'ici à 2030. Nous en sommes très loin, puisque les bornes publiques seraient actuellement au nombre de 32 000. C'est un point sur lequel j'insiste auprès de la métropole du Grand Paris et des collectivités franciliennes. En effet, on a raison de vouloir développer l'usage des véhicules électriques, mais encore faut-il donner aux particuliers les moyens de les recharger et accompagner les métropoles et les grandes villes pour qu'elles installent les infrastructures. Il serait utile, me semble-t-il, de fixer une date butoir. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un véritable enjeu ; j'espère que nous y reviendrons en séance publique.

M. Vincent Descoeur. Outre que réécrire complètement un article par voie d'amendement revient à faire peu de cas du travail des collègues, cette modification du calendrier soulève un certain nombre de questions.

Votre proposition se fonde-t-elle sur une étude d'impact ? Quelles mesures nouvelles proposez-vous pour accompagner les propriétaires de véhicules mais, aussi, la filière, en amont et en aval ? Je pense aux jeunes qui s'engagent dans une formation en mécanique et à celles et à ceux qui ont des projets de reprise d'activité – garages, ateliers de mécanique générale.

M. François-Michel Lambert. Une telle réécriture peut en effet susciter des interrogations sur l'article originel...

Nous traitons d'une question technologique mais sommes-nous capables de travailler sur celle des mobilités contraintes – pour les passagers – ou désordonnées – pour les marchandises – alors que les gains à escompter peuvent être très importants ?

De plus, nous devons nous interroger sur ces voitures hybrides « ventouses » dont l'autonomie n'est que de 30 kilomètres et qui stationnent pendant des heures devant les bornes de recharge électrique en interdisant ainsi toute rotation. Ce sont là aussi autant de réponses aux enjeux qui se posent.

Je voterai l'amendement du rapporteur en toute confiance.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Je soutiens bien sûr cet amendement.

Il est vrai que l'on peut regretter une réécriture qui fait tomber autant d'amendements mais, fort heureusement, ce travail en commission permettra d'en présenter de nouveaux en séance publique. De plus, la modification des articles relève tout de même du travail parlementaire !

Nous sommes tous d'accord pour aller beaucoup plus vite mais le défi industriel est immense pour un secteur qui concerne 10 ou 12 millions d'Européens. Je ne sais pas le temps qu'il faut pour développer un moteur mais regardons où nous en sommes depuis les premiers véhicules électriques : un écosystème, un accompagnement sont nécessaires tant ces cycles sont particulièrement longs.

Sur un plan social, il est un peu facile de prétendre qu'un accompagnement suffit. Ce n'est pas comme cela que ça marche ! Aujourd'hui, à Rodez, un sous-traitant très important qui fabrique des injecteurs pour les moteurs diesels annonce la suppression de 750 emplois alors que nous nous projetons dans un horizon bien plus lointain !

Nous savons tous que la transition énergétique et écologique déplace de la valeur : elle en détruit et en recrée mais pas au même endroit, pas dans les mêmes pays, ni avec les mêmes formations pour ces différents acteurs. Il n'est pas possible, en neuf ans, de faciliter la transition à travers un simple accompagnement. Nous avons besoin de temps.

Enfin, nous donnons une date plancher. Tant mieux si l'Europe va plus vite, décide d'investir massivement et si le comportement des Français évolue plus rapidement, mais la loi ne peut pas décider de ce qu'ils feront ou non demain.

M. Bruno Millienne, président. La norme Euro 7, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2025, est particulièrement contraignante et fait beaucoup réfléchir les constructeurs automobiles, certains nous ayant confié qu'à partir de cette date, ils ne produiraient plus que des voitures hybrides ou 100 % électriques. Comme quoi, lorsque l'Europe se montre un peu coercitive, les choses peuvent bouger.

Mme Barbara Pompili, ministre. Les cycles WLTP et NEDC sont explicitement définis dans la législation européenne et cet amendement y est conforme.

Il n'y a jamais de solution unique mais une récente étude de l'ADEME, l'Agence de la transition écologique, montre encore que l'analyse du cycle de vie des véhicules électriques est meilleure que celle des véhicules thermiques, même s'ils sont un peu lourds et même dans des pays comme la Pologne où la production d'électricité est plus carbonée.

Il est vrai que l'un des freins à l'acquisition de tels véhicules est lié aux bornes, les aides – primes à la conversion, bonus écologiques – étant quant à elles très efficaces.

J'ajoute que des aides ont été débloquées pour l'installation de bornes privées dans les habitations et que nous sommes en train de lever les derniers obstacles pour les copropriétaires puisque le droit à la prise est désormais effectif.

Nous avançons donc, de même en matière de crédit d'impôt. Nous visons un objectif de 100 000 bornes publiques en 2021-2022. On en compte à ce jour 35 000, plus de 2 000 sont installées chaque mois et tous les signaux montrent que ce sera exponentiel, ce qui est une très bonne nouvelle. Par ailleurs, des bornes à recharge rapide seront également installées. Un cercle vertueux est donc en train de s'enclencher alors que, jusqu'ici, nombre de bornes ne voyaient guère de voitures !

*La commission **adopte** l'amendement CS3062 et l'article 25 est **ainsi rédigé**.*

*En conséquence, les amendements se rapportant à l'article 25 **tombent**.*

Après l'article 25

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement CS1215 de M. Benoit Simian.*

Amendement CS4630 de M. Jean-Charles Colas-Roy.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Avec les 30 milliards d'euros du plan de relance et un objectif de 100 000 bornes pour 2021, la France « met le paquet » pour développer les infrastructures de recharge mais il convient également d'intensifier le développement des bornes de recharge dans les copropriétés.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il convient en effet d'accélérer cette trajectoire mais un décret n'est pas nécessaire.

De plus, dans les copropriétés et les propriétés privées, l'installation de ces bornes relève de la décision des propriétaires et une inscription dans la loi ne saurait être contraignante.

Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. 90 % des recharges de véhicules électriques s’effectuant à domicile, le Gouvernement partage votre objectif de renforcement des installations, notamment dans le résidentiel collectif où ce déploiement peut être plus difficile.

Des mesures ont été prises en ce sens dans la loi d’orientation des mobilités, dont les articles 64 et 69 renforcent significativement le droit à la prise et les obligations de pré-équipement des bâtiments résidentiels neufs.

Il convient en effet d’accroître les équipements des bâtiments résidentiels existants et de faciliter le plus possible le parcours utilisateur.

La mise à disposition obligatoire de bornes est cependant problématique compte tenu du droit de la propriété et des coûts afférents à une telle mesure. Je vous propose de retirer votre amendement et de travailler d’ici la séance publique pour trouver une solution plus opérationnelle.

M. Jean-Charles Colas-Roy. J’entends ces explications et je le retire en souhaitant en effet que, d’ici la séance publique, nous puissions travailler en ce sens.

L’amendement est retiré.

Amendements identiques CS1071 de M. Vincent Descoeur, CS1429 de M. Thibault Bazin et CS4961 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. Le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences pour l’ensemble de la filière automobile de l’électrification des flottes publiques et privées.

Je profite de cette prise de parole pour reposer ma question, à laquelle il n’a pas été répondu : *quid* de l’étude d’impact sur cette trajectoire en amont – le rapporteur général a rappelé la situation à Rodez – mais également en aval de la filière, en particulier pour les nombreux professionnels de l’entretien, de la réparation, de la distribution de carburant ? Je rappelle que 150 000 entreprises et 500 000 emplois sont concernés et que des jeunes viennent de choisir ou choisiront bientôt ce type de formations.

Je le répète : une telle évolution doit être anticipée et ne se limite pas à la seule question du changement de motorisation. L’enjeu économique et social mérite que nous nous appesantissions un peu plus sur ces questions.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il convient en effet d’anticiper les besoins de la filière et c’est pourquoi le contrat stratégique de la filière automobile se décline en quatre volets, dont l’un est consacré à l’anticipation de l’évolution des besoins en compétences et en emplois. Nous aurons donc les informations souhaitées.

Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. La loi d’orientation des mobilités a fixé des objectifs de taux de renouvellement des flottes de véhicules publics et privés en véhicules à faibles émissions, dont les véhicules électriques font partie. Son article 188 prévoyait la remise au Parlement d’un rapport en 2020 concernant les conséquences de ce renouvellement

sur l'emploi et les actions permettant de faire évoluer les salariés et les emplois pendant la transition vers la fin progressive de la vente de véhicules légers thermiques, ce qui a été fait.

De plus, les conséquences du développement des véhicules électriques sur la filière automobile font l'objet d'échanges réguliers avec les industriels, notamment dans le cadre du comité stratégique de la filière automobile.

Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Vincent Descoeur. Ce comité n'a pas vraiment témoigné de ses capacités d'action.

Élu d'un département voisin de l'Aveyron, j'ai entendu parler, il y a dix-huit mois, d'une diversification possible des activités et, aujourd'hui, il est question de supprimer 750 emplois à Rodez. Il faut vraiment mettre sur la table la question des conséquences économiques et sociales de tels bouleversements.

M. Bruno Millienne, président. Un contrat stratégique de filière a été défini par le comité stratégique de la filière automobile.

M. Vincent Descoeur. Dont l'efficacité reste à prouver.

La commission rejette les amendements.

Section 2 **Autres dispositions**

Avant l'article 26

Amendements CS2691 de M. Matthieu Orphelin, CS4308 de M. Jean-Luc Fugit et CS4636 de M. Jean-Charles Colas-Roy (discussion commune).

Mme Delphine Batho. Il convient de proposer un prêt à taux zéro aux ménages les moins aisés qui ne peuvent pas se permettre d'acheter un véhicule « zéro émission » pour remplacer un véhicule polluant tant le reste à charge demeure trop important. Si les véhicules non polluants coûtent moins cher à l'usage, leur achat n'est toujours pas accessible au plus grand nombre.

L'objectif est d'octroyer 1 million de prêts à taux zéro par an pour pouvoir acheter également un vélo, un vélo électrique, un vélo cargo ou pliant.

M. Jean-Luc Fugit. Cet amendement a été élaboré avec le Réseau Action Climat, le Secours Catholique et WWF France.

Vous savez combien je suis attentif à tout ce qui pourrait améliorer la qualité de l'air mais l'ambition environnementale ne saurait faire l'impasse sur la justice sociale. Or, force est de reconnaître que nos concitoyens les plus modestes rencontrent des difficultés.

Je salue le dispositif de micro-crédits Mobilité mais il ne touche pas tous les ménages qui pourraient y prétendre. C'est pourquoi nous proposons un prêt à taux zéro « mobilités » permettant de s'adresser aux 20 % des ménages les plus modestes.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Les zones à faibles émissions mobilité impliqueront des restrictions de circulation aux véhicules les plus polluants et certains ménages modestes pourront en effet avoir des difficultés pour changer leur véhicule. Il convient donc de les accompagner.

Suite aux travaux de la Convention citoyenne pour le climat, dont la feuille de route prévoyait la réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990 dans un esprit de justice sociale, nous proposons donc un prêt à taux zéro « mobilités ». Réussir la transition écologique suppose d'« embarquer » les plus modestes.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous avons pris un certain nombre de mesures pour accompagner les plus modestes et leur permettre d'acquérir des véhicules propres – je pense notamment au plan de relance et à différents projets de loi de finances proposant des aides à l'acquisition pouvant atteindre 7 000 euros. J'ajoute que l'État propose une surprime et que, d'ores et déjà, les concessionnaires peuvent proposer des prêts à taux zéro.

Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Afin de permettre l'acquisition par les ménages les plus modestes d'un véhicule peu polluant, le Gouvernement prépare un dispositif de micro-crédit avec garantie de l'État ; 30 millions issus du plan de relance y seront consacrés. Ce dispositif s'articule avec la prime à la conversion afin de permettre, en cas de mise au rebut d'un véhicule ancien, de minorer le reste à charge.

À l'inverse, un prêt à taux zéro ne permettrait pas de toucher les ménages exclus du système bancaire et ne présenterait qu'un faible intérêt financier pour les ménages éligibles compte tenu de la faiblesse des taux d'intérêt.

Enfin, ce micro-crédit touchera 20 % des ménages les plus modestes, donc, les mêmes que ceux qui sont visés par le prêt que vous proposez.

Demande de retrait, sinon, avis défavorable.

Mme Frédérique Tuffnell. Pendant ma carrière professionnelle, j'ai eu l'occasion de proposer des crédits à des particuliers et à des entreprises et je peux vous assurer que les banques peuvent offrir les frais de dossier aux personnes les plus modestes.

Ce prêt à taux zéro me semble très intéressant. Le micro-crédit proposé par le Gouvernement ne pourrait-il être transformé en ce sens ? Nous devons absolument trouver un équilibre pour que tous les foyers puissent avoir accès au crédit.

M. Gérard Leseul. Je ne suis pas certain que la gratuité des frais de dossier soit une solution, si généreuse soit-elle, mais la différence est fondamentale entre le micro-crédit et le prêt à taux zéro, celui-là supposant un taux d'intérêt élevé afin, précisément, de couvrir les frais de dossier et de gestion du prêt, à défaut de couvrir le risque de non-remboursement puisque la garantie de l'État s'applique. Cela ne me semble pas raisonnable pour des populations fragiles. Je soutiens donc tout ce qui pourra favoriser le développement des prêts à taux zéro.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement CS2835 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Delphine Batho. Il s'agit d'un amendement de repli.

Pouvez-vous donner des précisions, madame la ministre, sur le déploiement de ce micro-crédit ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. La remise d'un rapport ne me semble pas nécessaire puisque les prêts à taux zéro existent déjà. J'ajoute que le délai que vous envisagez – deux mois à compter de la promulgation de la loi – est problématique. Sans doute pourriez-vous envisager un délai un peu plus long si vous souhaitez revenir sur cette question en séance publique !

Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

Le déploiement de ce micro-crédit aura lieu en avril.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS3951 de M. Alexandre Holroyd.

M. Alexandre Holroyd. L'État doit être le fer de la lance de la transition écologique en revoquant à la hausse les ambitions de son parc automobile définies à l'article 76 de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement est satisfait. Les véhicules à faibles émissions sont définis comme émettant moins de 60 grammes de CO₂ par kilomètre mais il n'y a pas de limite minimale : les véhicules à très faibles émissions – moins de 20 grammes de CO₂ – sont donc couverts par la mention « véhicules à faibles émissions ».

Demande de retrait.

M. Alexandre Holroyd. Je le retire donc pour le retravailler en vue de la séance publique et m'assurer qu'il ne sera pas satisfait afin d'être adopté !

L'amendement est retiré.

Amendement CS4261 de M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit. Il faut accélérer la trajectoire de verdissement des flottes professionnelles des véhicules légers et relever le niveau requis de véhicules à faibles émissions dans le cadre du renouvellement des flottes publiques et privées.

Dans une logique d'exemplarité, l'État et les collectivités sont particulièrement concernés mais les objectifs des entreprises doivent être aussi révisés à la hausse. Il convient également d'étendre le champ des entreprises concernées à toutes celles dont le parc est supérieur à cinquante véhicules, la LOM ayant fixé ce seuil à cent.

Plus globalement, il s'agit de faire baisser plus encore les émissions de CO₂, conformément aux ambitions de la Convention citoyenne pour le climat, mais aussi celles des oxydes d'azote dans les centres urbains les plus denses. Je vous propose un « en même temps » utile !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous avons tous envie d'aller plus vite et nous devons travailler à des amendements en ce sens en vue de la séance publique.

Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Vous le savez, monsieur Fugit, j'ai toujours envie d'aller plus vite et plus loin mais si nous voulons y parvenir, une certaine visibilité s'impose. Les objectifs que vous avez rappelés ont été définis en 2019 après de longs débats pendant l'examen de la LOM. Faisons en sorte de les atteindre avant de vouloir les amplifier ! Le cas échéant, rien n'empêche d'ailleurs qu'ils soient dépassés, y compris par l'État exemplaire.

Je vous invite donc à retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit. Je le retire et je contribuerai au travail en vue de la séance afin que Mme la ministre approuve les amendements qui seront défendus !

L'amendement est retiré.

Amendement CS3657 de M. Damien Adam, rapporteur thématique.

M. Damien Adam, rapporteur. Depuis le vote de la LOM, le monde a changé. Lorsque nous parlions de véhicules électriques ou à très faibles émissions, il y a deux ans, nous ne savions pas trop où nous nous embarquions. Aujourd'hui, nous sommes absolument certains que les moteurs électriques remplaceront les moteurs thermiques.

À partir de 2030, l'État doit acheter 95 % de véhicules très propres, l'objectif défini dans la LOM étant de 50 %. Outre que cela constituerait une aide importante pour la filière automobile, l'État se montrerait ainsi exemplaire.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je ne suis pas persuadé que la fixation de cet objectif soit une bonne idée. Je vous invite à un travail commun pour définir un niveau partagé par l'ensemble des acteurs.

M. Damien Adam, rapporteur. Je connaissais votre réponse avant de présenter mon amendement, que je retire ! J'attends impatiemment le travail qui sera mené.

L'amendement est retiré.

Amendement CS3634 de M. Damien Adam, rapporteur thématique.

M. Damien Adam, rapporteur. Il vise à accélérer la trajectoire de verdissement des flottes d'entreprises lors de leur renouvellement voté dans la LOM. Il convient de passer d'un taux minimum de 50 % à 70 % d'achat de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement annuel des parcs automobiles à l'horizon de 2030.

Renault a annoncé un objectif de 30 % de vente de véhicules électriques et de 35 % d'hybrides en 2025. Autant dire que les 100 % seront atteints en 2030. Tous les grands constructeurs automobiles, Ford, Jaguar, Land Rover, se situent dans la même perspective.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Demande de retrait ou avis défavorable pour les raisons précédemment exposées.

M. Damien Adam, rapporteur. Je ne pensais pas que votre avis était le même pour l'État, les collectivités et les entreprises privées. Dès lors, je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

Amendement CS1999 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Il convient de lever le blocage exercé par certains constructeurs dans le processus de transformation des véhicules thermiques en véhicules électriques.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous avez raison, il faut aller loin en matière de conversion, ouetrofit, électrique. Je salue à cet égard le travail réalisé, notamment par notre collègue Damien Pichereau, pour faire évoluer la réglementation. L'arrêté du 13 mars 2020 prévoit que l'accord des constructeurs ne sera plus obligatoire pour l'homologation, sous réserve qu'un cahier des charges soit respecté. L'amendement est donc pleinement satisfait.

Mme Barbara Pompili, ministre. La dispense de l'accord du constructeur figure en effet dans l'arrêté du 13 mars 2020 pour les voitures et autres véhicules à quatre roues de plus de cinq ans, et les deux ou trois roues de plus de deux ans. L'amendement est satisfait. Je vous demande de le retirer.

M. François-Michel Lambert. C'est tout l'intérêt de la discussion en commission que de clarifier certains points, pour ne pas en polluer l'hémicycle, si j'ose dire. Tous les acteurs du retrofit savent à présent ce qu'il en est.

L'amendement est retiré.

Amendement CS799 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable. L'amendement ne respecte pas la directive TVA de 2006.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS3548 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement de solidarité va dans le sens du projet de loi, celui d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre. Il prévoit d'intégrer les camping-cars au dispositif visant les véhicules les plus polluants. Le malus écologique s'applique aux véhicules de tourisme. Or les camping-cars appartiennent à la catégorie des véhicules à usage spécial. L'amendement n'étend toutefois pas le dispositif aux résidences mobiles terrestres utilisées à titre de résidence principale.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends votre objectif mais les critères que vous proposez – un malus au poids pour les véhicules de plus de 1 800 kg – sont les mêmes que ceux retenus pour les automobiles. L'amendement paraît donc disproportionné. C'est la raison pour laquelle je vous demande de le retirer. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. La notion de véhicules de tourisme, qui désignait à l'origine les seules voitures particulières, s'est progressivement élargie. Elle comprend désormais certains véhicules utilitaires qui, *de facto*, sont destinés uniquement au transport de personnes et, depuis le 1^{er} janvier 2019, les pick-ups d'au moins cinq places.

Le contexte ne se prête pas à un nouvel élargissement, qui ne serait pas neutre. D'une part, il serait nécessaire d'en apprécier les conséquences sur le plan industriel et d'offrir un minimum de prévisibilité aux opérateurs économiques concernés, ce qui est précieux dans le contexte que nous connaissons. D'autre part, sans analyse des solutions techniques de remplacement et des moyens de les encourager, la proposition constitue uniquement une hausse d'impôts pour les ménages. En tout état de cause, le barème existant sur les émissions de CO₂ n'est pas calibré pour les caravanes. Son application conduirait à des montants rétroactifs de taxe pour la vente de ces véhicules. C'est la raison pour laquelle je vous demande de retirer votre amendement.

M. Jimmy Pahun. N'y a-t-il pas moyen de le retravailler d'ici à la séance ? Je conviens qu'un dispositif spécifique est nécessaire.

M. Bruno Millienne, président. Rien ne vous empêche de retravailler l'amendement pour le redéposer en séance, dans une meilleure rédaction. Visiblement, les critères doivent être modifiés.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. En effet, vous pourrez travailler l'amendement à partir des remarques et propositions que nous avons faites et le redéposer en séance, sans préjuger de l'avis qui sera donné.

L'amendement est retiré.

Amendement CS2228 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. L'amendement ouvre une série d'amendements portant sur le poids des véhicules. Il a pour objet d'intégrer le critère du poids dans le calcul du malus automobile.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avec Mme la ministre, nous avons beaucoup travaillé sur le sujet, notamment depuis quatre ans. Dans la loi de finances pour 2021, nous sommes parvenus à un malus au poids pour les véhicules de plus de 1 800 kg, qui paraît pertinent. Il existe également un malus CO₂, qui pourra atteindre 30 000 euros en 2021, 40 000 euros en 2022 et 50 000 en 2023. La fiscalité, telle que nous l'avons définie, est pragmatique. Il ne semble pas nécessaire d'abaisser le seuil du malus poids à des véhicules de plus de 1 400 kg.

Mme Barbara Pompili, ministre. Il s'agit du fameux malus poids, qui a défrayé la chronique et continuera certainement de faire parler de lui, ce dont nous nous réjouissons. Le malus porte en réalité sur la masse des véhicules. Prévu par la loi de finances pour 2021, il entrera en application le 1^{er} janvier 2022. L'idée était d'envoyer un signal pour faire comprendre la nécessité de prendre en compte l'incidence environnementale du poids des véhicules. On devrait déjà analyser son application et ses résultats, avant d'élaborer une éventuelle trajectoire de durcissement. Abaisser dès maintenant le seuil aux véhicules de plus de 1 400 kilogrammes reviendrait à frapper les véhicules de cœur de gamme et pèserait sur les ménages, en alourdissant leur charge fiscale. Analysons donc d'abord les résultats du dispositif, une fois qu'il aura été appliqué.

D'après les nombreux retours que j'ai reçus, l'objectif de décourager l'utilisation des véhicules les plus lourds et les plus polluants pour orienter les ménages vers des produits plus vertueux, a été entendu. Nous verrons comment il sera suivi.

M. François-Michel Lambert. C'est un sujet de friction. On ne peut pas nier que, depuis une vingtaine d'années, la taille et le poids des véhicules ont crû de manière catastrophique. L'augmentation de la longueur des véhicules de près d'un mètre crée de l'encombrement sur les voies publiques. Quant au poids du véhicule, on sait qu'il doit être multiplié par sept pour déterminer les matières premières consommées pour sa fabrication. Permettez-moi, car je suis d'un âge un peu plus avancé que la moyenne de l'Assemblée nationale, d'évoquer la R12 break de ma jeunesse, dans le Gers : monstrueuse à l'époque, elle semble toute petite par rapport aux véhicules actuels.

M. Bruno Millienne, président. Je suis d'accord avec vous, mais n'oubliez pas que le poids des véhicules inclut tous les éléments de sécurité, active et passive, ajoutés depuis cette époque, et qui ont largement contribué à améliorer la sécurité routière.

La commission rejette l'amendement.

Amendements CS721 de Mme Delphine Batho, CS957 de M. Bertrand Pancher, CS4181 de M. Pacôme Rupin (discussion commune).

Mme Delphine Batho. L'amendement CS721 reprend la proposition SD-C 1.2 de la Convention citoyenne pour le climat. Il s'agit de discuter non de la trajectoire d'évolution du marché automobile, mais de dispositions opérationnelles.

Une logique d'escalade prévaut, avec des voitures toujours plus grosses et plus lourdes. Le poids des véhicules a crû de dix kilos par an depuis cinquante ans : tous les gains d'efficacité technologique ou énergétique ont été effacés. En moyenne, les véhicules tout-terrain de loisir, dits SUV (*sport utility vehicles*) émettent 20 % de plus qu'une

voiture standard. Au niveau national, comme international, ils représentent la deuxième source de hausse des émissions de gaz à effet de serre. Il y a donc une tendance forte du marché automobile, qui ne peut pas continuer – la part des SUV est actuellement de 41 % du marché automobile français.

Les seuils adoptés dans la loi de finances sont notoirement insuffisants. Ils permettent de couvrir 2,6 % des ventes de véhicules...

M. Bruno Millienne, président. Il faut conclure, madame Batho.

Mme Delphine Batho. Le point est important, monsieur le président. Sur d'autres amendements, je ne dirai que « défendu », mais, par rapport à l'urgence écologique, nous sommes là sur un sujet qui n'est pas mineur.

M. Bruno Millienne, président. Nous le savons, et nous comprenons le sens de votre amendement, mais nous perdons du temps lorsque vous me répondez, madame Batho.

Mme Delphine Batho. Nous en perdons aussi quand vous m'interrompez ! Je redemanderai la parole en réponse au rapporteur et à la ministre sur ce sujet, qui n'est pas un petit sujet.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous avez raison, madame Batho, ce sujet n'est pas un petit sujet. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes battus depuis le début de la législature, pour créer le malus au poids. Nous avons aussi instauré un malus au CO₂, un des plus élevés de l'Union européenne, qui s'ajoute au malus au poids. En 2021, la fiscalité ira jusqu'à 30 000 euros sur certains véhicules.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de retirer votre amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

M. François-Michel Lambert. Une Renault 12 break pesait moins d'une tonne. Les éléments de sécurité ne suffisent pas à rendre compte des 500 kg de plus d'une Kadjar ou des 800 kg supplémentaires d'un Grand Scenic. Dans tous les cas, ce poids a des conséquences certaines sur la fabrication du véhicule et l'encombrement. Personne ne peut le nier, notamment dans les villes : à rue équivalente, on gare moins de véhicules qu'il y a trente ans.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Je salue l'avancée de la loi de finances pour 2021, qui avait repris ce principe d'un malus sur le poids, avec un seuil fixé à 1 800 kilogrammes, que nous estimons trop élevé. L'amendement CS4181 vise à diminuer progressivement le seuil de déclenchement du malus, de 1 800 kilogrammes en 2022, à 1 600 en 2023 et 1 400 en 2024.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. La décision de faire entrer le critère de la masse dans ce malus, actée dans la dernière loi de finances, aura un effet très dissuasif pour les constructeurs. Cela engage leur manière de concevoir les véhicules à l'avenir. Le critère ayant été inclus dans la loi, tout parlementaire pourra être amené à en modifier les paramètres.

Mme Barbara Pompili, ministre. Il fallait faire passer le message de l'importance de l'augmentation tendancielle du poids des véhicules pour l'environnement. Les chiffres le montrent, le problème est réel : il faut y apporter une solution. D'après les retours que j'ai reçus, le message est passé auprès des constructeurs.

Il fallait aussi passer le message aux citoyens, ce qui a été fait à travers l'information et les débats que le malus a pu susciter. Le marché du neuf ne concerne pas tout le monde, loin de là. Aujourd'hui, les Français qui ont les moyens d'acheter des voitures d'occasion sont plus nombreux que ceux qui peuvent acheter des véhicules neufs, *a fortiori* de grandes voitures. Le poids de référence pour le malus pourrait naturellement être baissé. Il s'agissait surtout d'inscrire ce principe « dans le dur », pour lancer le message. Si les parlementaires souhaitent faire bouger les trajectoires, ils le feront. À présent, il faut se laisser le temps de constater l'effet de la mesure, avant de modifier les trajectoires.

C'est pourquoi je vous propose de retirer ces amendements.

Mme Delphine Batho. Le neuf d'aujourd'hui est l'occasion de demain. Le problème n'est pas de passer un message, d'introduire un principe ou de mettre un coup d'arrêt à l'augmentation continue de la taille et du poids des voitures. Il s'agit de les réduire. Or il n'y a pas de trajectoire pour cela. La disposition de la loi de finances vise une petite partie des véhicules, et le message selon lequel le modèle du SUV est fini n'est pas diffusé clairement.

Vous avez refusé les amendements pour interdire la publicité sur les véhicules les plus lourds et les plus polluants. Vous faites de même pour ceux sur le malus poids. J'acte un désaccord majeur sur la méthode. Je conçois que l'on puisse donner une trajectoire différente de celle que je propose, pour susciter une compétition à l'allègement des matériaux, aux matériaux biosourcés, donc à la réduction du poids des voitures. Mais là, il n'y a pas de trajectoire.

Mme Émilie Chalas. J'entends les arguments de la ministre sur le message, qui a été passé haut et fort. En revanche, j'ai cosigné l'amendement CS4181 car il paraît important d'afficher une trajectoire. Je rejoins là la position de Mme Batho, avec des arguments moins virulents.

Vous l'avez dit, le marché du neuf est réservé à certains Français, quand d'autres en sont exclus. Si l'on n'inscrit pas de trajectoire, on subira la production actuelle pendant dix, quinze ou vingt ans, dans le marché de l'occasion, qui est très dynamique. Cela n'incitera pas les producteurs à concevoir les véhicules autrement. Je serais donc d'avis d'inscrire dans la loi à la fois le message et la trajectoire, pour commencer à penser et à dessiner la voiture autrement.

M. Gérard Leseul. Je soutiens ces propos : il faut un message, un signal fort mais surtout une trajectoire. Même si la proposition de l'amendement CS4181 est en deçà de ce que nous aurions souhaité, elle fixe clairement une trajectoire assez courte, qui est acceptable.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement CS3625 de M. Damien Adam, rapporteur thématique.

M. Damien Adam. Dans la LOM, nous avons voté la prise en charge à 75 % des coûts de raccordement des bornes de recharge publiques par le tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (TURPE), contre 40 % auparavant. La mesure permettait de réduire les coûts de raccordement d'une borne, qui reviennent généralement à la collectivité en charge de l'urbanisme. L'objectif était d'encourager le développement de la mobilité électrique. Ce taux doit s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2022. L'arrêté prévoyant son application ayant été

publié le 12 mai 2020, je propose de prolonger la disposition en 2023 pour tenir nos engagements sur l'installation des bornes de recharge dans les prochains mois.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est une bonne idée. Je propose qu'en vue de la séance, nous travaillions une série d'amendements sur le développement des bornes de recharge. Il s'agit d'avoir une réflexion globale sur le sujet. C'est pourquoi je vous demande de retirer l'amendement.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je soutiens ce qu'a dit le rapporteur. Le Gouvernement partage l'objectif de l'amendement. La LOM prévoit déjà que le taux de réfaction peut être prolongé jusqu'à la fin de 2025, si la collectivité a rédigé un schéma directeur. Il serait toutefois nécessaire de prolonger aussi la réfaction jusqu'en 2025 pour les bornes installées sur le réseau routier national, qui ne seront pas intégrées à un schéma directeur. Je vous propose de retirer l'amendement pour le retravailler d'ici à la séance.

L'amendement est retiré.

Article 26 (article L. 1214-2 du code des transports et article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales) : *Incitations au développement de parkings relais ainsi qu'à la mise en place de stationnements sécurisés pour vélos et engins de déplacement personnel*

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement de suppression CS1288 de Mme Frédérique Meunier.

Amendement CS4177 de M. Pacôme Rupin.

M. Guillaume Gouffier-Cha. L'article tend à favoriser le report modal aux abords des zones urbaines grâce aux parkings relais. Il paraît nécessaire de renforcer son ambition. L'amendement vise à inclure dans les objectifs des plans de mobilité, outre la localisation, le développement de parkings relais.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable. S'il était accepté, l'amendement ferait tomber les amendements à l'alinéa 2 dont certains proposent des ajouts relatifs au stationnement des vélos et engins de déplacement personnel, un sujet sur lequel nous souhaitons avancer.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je partage l'ambition de l'amendement, mais il ne semble pas opportun de poser de manière générale un objectif de développement, qui doit dépendre du contexte local. Je vous propose donc de le retirer.

L'amendement est retiré.

Amendements CS3065 du rapporteur et CS2049 de M. Régis Juanico, amendements identiques CS2175 de Mme Laurence Trastour-Isnart, CS2842 de M. Matthieu Orphelin, CS3477 de M. Hubert Julien-Laferrière et CS3652 de Mme Mireille Clapot, amendements CS3478 de M. Hubert Julien-Laferrière, CS2874 de Mme Florence Lasserre et CS3689 de Mme Fabienne Colboc (discussion commune).

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'amendement CS3065 renforce l'ambition de l'article 26, en précisant que les plans de mobilité doivent favoriser, outre la localisation et le nombre de places de stationnement des parkings relais, la mise en place de stationnements sécurisés pour vélos et engins de déplacement personnel. Il renforcera l'intermodalité entre le vélo, la mobilité active et les transports en commun.

M. Gérard Leseul. L'amendement CS3065 fera tomber les autres amendements, mais il va dans le bon sens. Nous le soutiendrons.

Mme Delphine Batho. Je défendrai les amendements CS2842, CS3477 et CS3478. Les citoyennes et les citoyens acteurs de la « vélorution », et le monde associatif du vélo, sont abasourdis devant l'impossibilité de débattre de mesures importantes en faveur du vélo, liées aux propositions de la Convention citoyenne pour le climat. L'amendement CS2842 rejoint la proposition selon laquelle les plans de mobilité des collectivités doivent prévoir des places de stationnement sécurisées pour les vélos. L'amendement CS3477 de mon collègue Hubert Julien-Laferrière contient des précisions sur le nombre de places. Il a été travaillé avec l'association La ville à vélo et la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB).

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je vous invite à retirer vos amendements au profit de l'amendement CS3065 car ma proposition, qui inclut des places de stationnement sécurisées pour les vélos, semble plus large. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. L'amendement CS3065 vise à intégrer la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel à proximité des gares et entrées de villes aux objectifs du plan de mobilité. Le développement du stationnement sécurisé des vélos est un enjeu majeur. Il se trouve au cœur du plan vélo, que nous déployons avec succès depuis 2018. Nous y intégrons certaines mesures pour aider les entreprises à mieux accueillir leurs salariés qui se déplacent à vélo. Alors que le présent projet de loi vise à déployer des parkings de rabattement, il paraît cohérent d'y adosser une stratégie de déploiement des stationnements des vélos.

J'émet donc un avis favorable sur l'amendement CS3065. En conséquence, je vous demande de retirer les autres amendements, qui vont dans le même sens et seraient amenés à tomber si l'amendement du rapporteur était adopté.

L'arbre ne doit pas cacher la forêt. Ce que nous faisons pour le vélo depuis le début du quinquennat a permis à ce mode de transport de progresser fortement. Je m'en réjouis. Les nombreuses mesures prises dans la LOM sur le sujet – nous avons été nombreux à nous investir pour qu'elles soient adoptées – y ont contribué, comme les mesures en matière de CEE, notamment le dispositif coup de pouce vélo, ou le récent décret sur le nombre de places pour les vélos dans les trains. C'est un plan global qu'applique le Gouvernement. Nous travaillons main dans la main avec les associations qui promeuvent la pratique du vélo. Je suis très heureuse de voir que cette pratique explose. Elle va dans le sens des pratiques futures, tout en étant bonne pour la santé.

M. Raphaël Schellenberger. Nous ne sommes pas contre le fait de soutenir le déploiement de stationnements sécurisés pour les vélos, même si ces plans d'aménagement des sites réservent peu d'espace et de marges de manœuvre aux collectivités territoriales, tant on leur dira tout ce qu'il faut mettre dedans.

Je m'interroge toutefois sur ce que sont un engin de déplacement personnel et un stationnement sécurisé pour un tel engin, ainsi que sur la façon dont une collectivité territoriale qui aménage un parking relais mettra ces éléments en place. De plus, la sécurisation des différents types d'engins de déplacement personnel sera différente pour chacun d'entre eux et son coût, élevé pour la collectivité.

Quel sera l'impact normatif de cette mesure ? Le vélo est un mode de transport partagé, il n'en va pas de même pour les engins de déplacement personnel. La mesure se révélera complexe si elle contraint les collectivités à déployer un stationnement pour chaque type d'engin.

Mme Delphine Batho. La ministre évoquait les progrès accomplis. Oui, des progrès ont été accomplis, mais avant la pandémie. Depuis, on a changé d'échelle. Tout le monde parle à juste titre de « vélorution ». L'ampleur des mesures doit encore être accrue. Aujourd'hui, la France connaît une pénurie de vélos. Nous avons des propositions sur la généralisation du forfait mobilités durables, sur les collectivités et le fonds vélo. On peut encore faire plus et mieux pour le vélo que ce qui a été fait.

Je ne retire pas les amendements CS2842, CS3477 et CS3478 car il y a une différence entre prévoir « la mise en place de stationnements sécurisés », comme l'indique l'amendement CS3065 et « le nombre de places de stationnement ». Ce n'est pas la même chose, mais tant mieux si l'on constate un progrès !

M. Gérard Leseul. À défaut d'avoir entièrement sécurisé les parkings relais, Mme la ministre a tenu des propos qui nous rassurent sur l'amendement CS3065. Nous retirons donc l'amendement CS2049.

L'amendement CS2049 est retiré.

La commission adopte l'amendement CS3065.

En conséquence, tous les autres amendements tombent.

Amendements CS4635 de M. Jean-Charles Colas-Roy et CS3776 de M. Damien Adam, rapporteur thématique (discussion commune).

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je salue l'adoption de l'amendement CS3065. L'amendement CS4635 vise à installer à la fois des stationnements pour les vélos et des places équipées d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables. On veut développer le parc de véhicules électriques et hybrides, propres. Ces infrastructures doivent être disponibles dans les parkings relais.

M. Damien Adam. L'amendement CS3776 vise à déployer des places équipées d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables sur les

parkings relais, afin que le citoyen qui les utilise puisse recharger son véhicule avant de le reprendre.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je remercie Jean-Charles Colas-Roy de son engagement sur ces sujets. La première partie de l'amendement CS4635 est satisfaite par l'adoption de l'amendement CS3065. En revanche, les dispositions sur les places équipées d'infrastructures de recharge s'inscrivent dans la volonté de travailler sur un lot de mesures spécifiques pour la séance. Nous pourrions y exprimer une ambition très forte.

Mme Barbara Pompili, ministre. L'amendement CS4635 ajoute la question du stationnement pour vélos aux places équipées d'infrastructures de recharge dans les parcs de rabattement. L'adoption de l'amendement CS3065 satisfait sa première partie. Sur la seconde, qui rejoint la préoccupation de l'amendement CS3776, la loi d'orientation des mobilités a créé un outil dédié, le schéma directeur de développement des infrastructures de recharge. Il est élaboré par les intercommunalités compétentes ou par l'autorité organisatrice de la mobilité. La cohérence avec le plan de mobilité est assurée, puisque la planification des infrastructures de charge pour véhicules électriques, notamment dans les parkings publics, est déjà incluse dans les objectifs. La disposition figure au 11° de l'article L. 1214-2 du code des transports, modifié par l'article 26 du projet de loi. Le plan de mobilité peut tenir compte du schéma directeur de développement des infrastructures de recharge. Cela concerne donc bien les parkings relais.

Les deux amendements sont satisfaits. C'est pourquoi je vous demande de les retirer.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je vous remercie pour ces explications. L'amendement CS3065 du rapporteur était mieux rédigé puisqu'il ajoutait des emplacements sécurisés pour les vélos. Je note la volonté de retravailler ce sujet d'ici à la séance. Il peut être intéressant de prendre des mesures dans ce domaine.

Les amendements sont retirés.

Amendements identiques CS1045 de M. Pierre Cabaré et CS2328 de Mme Séverine Gipson.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Pour ce qui concerne la gratuité, je rejoins M. Schellenberger, qui invitait à penser à nos collectivités. Il faut leur conserver la faculté de disposer de stationnements payants. C'est la raison pour laquelle j'émettrai un avis défavorable sur les amendements.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je partage l'enjeu du report modal vers des transports collectifs. La politique de tarification relève cependant de la compétence de la collectivité. Je suis attachée au principe constitutionnel de libre administration des collectivités. Par ailleurs, une politique tarifaire incitative peut parfois se révéler plus pertinente que la gratuité.

Je vous suggère donc de retirer vos amendements. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Il s'agissait de la gratuité des parkings relais, non des transports. Malgré tout, si l'on veut favoriser le report modal et l'utilisation de ces parkings, la gratuité paraît être une incitation majeure.

La commission rejette les amendements.

Amendement CS1694 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Il s'agit d'assurer la cohérence avec les schémas régionaux.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il n'est pas nécessaire d'alourdir la rédaction de l'article L. 1214-2 du code des transports pour préciser qu'il doit être en cohérence avec la politique globale définie dans un autre article de ce code. Pour la clarté du droit, je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

M. François-Michel Lambert. J'entends la remarque du rapporteur, mais, lors des débats en séance sur le projet de loi visant à renforcer la lutte contre la maltraitance animale, nous avons voté de nombreux amendements qui complexifient le droit pénal. Cela n'apportait rien sinon ajouter chiens et chats, par-ci par-là. Il y a d'autres façons de présenter la loi. Je maintiens l'amendement et le présenterai à nouveau en séance.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CS2705 du rapporteur.

Amendement CS4813 de Mme Sira Sylla.

Mme Huguette Tiegna. Nos concitoyens adoptent de plus en plus les modes de transport individuels électriques, qui constituent une alternative de mobilité urbaine. L'amendement vise à ce que la politique de report modal de la voiture vers d'autres modes de transport, qui intègre le développement des parkings relais conformément aux objectifs des plans de mobilité élaborés par les collectivités territoriales, se fasse en harmonie avec les nouveaux usages de nos concitoyens en matière de mobilité urbaine décarbonée.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement est satisfait par l'adoption de l'amendement CS3065. Nous travaillerons sur les modalités de recharge des batteries en vue de la séance. Demande de retrait.

Mme Barbara Pompili, ministre. L'article 26 vise à favoriser le développement des parkings de rabattement. Il me paraît cohérent d'y adosser une stratégie de déploiement des stationnements vélo, comme le prévoit l'amendement CS3065 que la commission a adopté il y a quelques instants. L'amendement CS4813 étant satisfait, j'en demande le retrait.

L'amendement est retiré.

Amendement CS3054 de Mme Catherine Osson.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement pose une difficulté : il conduit à supprimer du code des transports la mention de la « localisation du réseau d’avitaillement à carburant alternatif », qui est une innovation importante de la LOM. Avis défavorable.

L’amendement est retiré.

La commission adopte les amendements rédactionnels CS2709 et CS2713 du rapporteur.

Amendement CS838 de Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Il prévoit que les dispositions de l’article 26 s’appliquent également aux plans de mobilité en cours d’élaboration ou en révision. En outre, les plans de mobilité déjà élaborés devront faire l’objet d’une révision partielle avant le 1^{er} janvier 2025 – cet horizon est tout à fait raisonnable – afin de mettre en œuvre ces dispositions. Cet amendement peut paraître technique, mais il ne l’est pas : s’il n’est pas adopté, les dispositions de l’article 26 ne pourront entrer en vigueur rapidement dans un grand nombre de collectivités.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends votre volonté, mais votre amendement risque de pénaliser les collectivités ayant d’ores et déjà engagé le processus d’élaboration d’un plan de mobilité. Or nous savons à quel point ces collectivités réalisent un travail remarquable en la matière. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je comprends moi aussi votre objectif, mais il est vrai qu’en rendant les dispositions de l’article 26 rétroactives, nous courrions le risque de remettre en cause des plans dont l’élaboration est déjà très avancée – des plans en phase de concertation, par exemple –, retardant ainsi leur publication et leur mise en œuvre. Avis défavorable.

M. Raphaël Schellenberger. Permettez-moi de rappeler la catastrophe qu’ont subie tous les élus locaux, ces dix dernières années, s’agissant des documents d’urbanisme. À chaque fois qu’un document était élaboré, une nouvelle loi le rendait caduc et obligeait les élus à engager un nouveau travail. Une jurisprudence abondante s’est développée en la matière. Ne reproduisons pas la même erreur concernant les documents en matière de mobilité.

Sur le fond, les modifications apportées par l’article 26 se bornent à des déclarations de principe : elles ne changent pas grand-chose aux objectifs d’un plan de mobilité. Aujourd’hui, une collectivité qui boucle un plan de mobilité entend vraisemblablement encourager le report modal de la voiture vers les transports collectifs, notamment *via* le développement des parkings relais.

Mme Delphine Batho. J’entends ce que vous dites s’agissant des collectivités sur le point d’aboutir ou qui ont déjà fait une bonne partie du chemin. En revanche, je vous demande d’examiner la situation des collectivités qui auraient déjà adopté, récemment, un

plan de mobilité : ne devraient-elles pas envisager une révision partielle de ce document ? Nous reviendrons peut-être sur cette question en séance, mais les députés écologistes seront contraints de garder le silence.

M. Bruno Millienne, président. Reconnaissez que ce n'est pas le cas au sein de cette commission ! C'est d'ailleurs à cela que servent nos réunions.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur, elle rejette l'amendement CS1107 de M. Bertrand Pancher.

Amendement CS1371 de M. Luc Lamirault.

Mme Valérie Petit. Il vise à rappeler que l'employeur peut prendre en charge les frais de stationnement des véhicules de ses salariés dans les parkings relais.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est une bonne idée, mais votre amendement modifie un article du code du travail uniquement applicable aux salariés utilisant un véhicule pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail lorsque leur commune n'est pas desservie par les transports en commun ou que leurs horaires justifient le recours à un véhicule individuel. Dès lors, il n'est pas possible d'inclure à l'article L. 3261-3 du code du travail le rabatement vers des parkings relais. Je vous demande donc de retirer votre amendement, qui pourrait éventuellement être retravaillé en vue de la séance.

Mme Barbara Pompili, ministre. Les salariés bénéficient déjà d'un soutien financier de leur employeur, qui prend en charge une partie de leur abonnement aux transports collectifs ; or ce type d'abonnement permet souvent aux usagers d'obtenir un tarif réduit dans les parkings relais. Du fait de cette contradiction, je ne peux accepter votre amendement.

Mme Valérie Petit. Monsieur le rapporteur, vous m'invitez à retravailler mon amendement en vue de la séance, mais auriez-vous des suggestions à me faire ? Je veux bien que vous stimuliez ma créativité.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Compte tenu des éléments juridiques que nous avons mis en avant, votre amendement peut effectivement être amélioré. Je ne peux pas toujours tout renvoyer à la séance, d'autant que nous n'aurons que quelques jours pour élaborer nos amendements ; cependant, je suis prêt à vous adresser une réponse écrite, si vous le souhaitez.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 26 modifié.

Après l'article 26

Amendement CS4155 de M. Pacôme Rupin.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Il y a un peu plus de dix ans, était initié le réseau de transports en commun du Grand Paris Express, aujourd'hui en cours de réalisation. Ce projet majeur permettra de développer les solutions de déplacement en Île-de-France et de désenclaver un certain nombre de territoires. Cela ne doit pas nous faire oublier que de nombreux Franciliens restent totalement dépendants de l'automobile, notamment dans la grande couronne, et qu'ils ont besoin de parkings relais, notamment près des gares du Grand Paris Express. Nous proposons donc de confier à Île-de-France Mobilités, l'organe stratégique chargé de la gestion des déplacements en région parisienne, le soin d'élaborer un plan stratégique de programmation du développement de ces parkings relais, en collaboration avec la Société du Grand Paris, l'établissement public responsable de la mise en œuvre du nouveau réseau et des investissements.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends tout à fait votre objectif, mais Île-de-France Mobilités a déjà l'obligation, en application de l'article L. 1214-9 du code des transports, d'élaborer un plan de mobilité. Les dispositions relatives aux parkings relais que nous venons d'adopter à l'article 26 lui seront donc pleinement applicables. L'amendement étant satisfait, j'en demande le retrait.

Mme Barbara Pompili, ministre. Île-de-France Mobilités mène déjà, en lien avec la Société du Grand Paris, des études visant à évaluer les besoins en parcs de rabattement à proximité des gares du Grand Paris Express. Les résultats de ces études alimentent les études de pôle réalisées pour chaque gare par les collectivités. En outre, Île-de-France Mobilités apporte déjà, au titre de ses compétences en matière d'intermodalité, un soutien financier, tant en investissement qu'en exploitation, à la réalisation de parcs de rabattement en gare à l'échelle de toute l'Île-de-France. Son schéma directeur des parcs relais intègre pleinement les gares du Grand Paris Express. Je vous demande donc de retirer votre amendement, qui est satisfait.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Vous dites que notre amendement est satisfait, mais nous pourrions tout de même l'adopter pour insister plus fortement encore sur l'importance du développement des parkings relais en Île-de-France, tant le retard est colossal dans cette région.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur, elle rejette l'amendement CS3053 de Mme Catherine Osson, ainsi que les amendements identiques CS90 de M. Éric Girardin et CS93 de M. Jean-Luc Bourdeaux.

Amendement CS2323 rectifié de M. Gérard Leseul ; amendements identiques CS3746 de M. Damien Adam, rapporteur thématique, et CS4634 de M. Jean-Charles Colas-Roy (discussion commune).

M. Gérard Leseul. Depuis quelques années, du fait de la multiplication des difficultés techniques de déplacement liées notamment à des grèves dans les transports en commun puis à la crise sanitaire, de nombreux employeurs ont été amenés à réfléchir aux modes de déplacement de leurs salariés. Les entreprises ont élaboré des plans de mobilité efficaces. Alors que ces plans étaient initialement obligatoires dans les entreprises d'au moins 100 salariés, la LOM a baissé ce seuil pour y inclure tous les établissements d'au moins cinquante salariés. L'amendement CS2323 rectifié vise, quant à lui, à étendre cette obligation à toutes les entreprises de plus de dix salariés et à l'ensemble des collectivités locales.

M. Damien Adam. Les amendements identiques CS3746 et CS4634 reprennent la proposition de la Convention citoyenne pour le climat visant à rendre obligatoire l'élaboration d'un plan de mobilité par les employeurs et les collectivités locales. L'objectif principal de cette mesure est que les entreprises et les collectivités proposent aux salariés d'autres solutions de déplacement que la voiture individuelle. Les plans de mobilité devront notamment encourager et faciliter l'usage des transports en commun, ainsi que le recours au covoiturage et aux autres solutions de mobilité partagée ou active. Ils pourront également servir à sensibiliser les salariés aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'élaboration d'un plan de mobilité est déjà obligatoire pour certains employeurs, en application de l'article L. 1214-8-2 du code des transports. Je ne suis pas favorable à une extension de cette obligation – je vous renvoie notamment à l'excellent travail que nous avons réalisé sur les seuils dans le cadre de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP).

Mme Barbara Pompili, ministre. Considérant que l'obligation d'élaboration d'un plan de mobilité, instaurée en 2017 par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, n'avait été que très peu respectée par les entreprises, la LOM a supprimé cette exigence au profit d'une négociation annuelle obligatoire sur les enjeux de mobilité en entreprise. Cependant, la Convention citoyenne pour le climat a proposé de rendre obligatoire l'élaboration d'un tel plan pour toutes les entreprises employant au moins onze salariés sur un même site. De ce fait, une concertation est en cours avec les partenaires sociaux au sujet de l'opportunité de revenir sur cette obligation et de la taille des entreprises qui pourraient être concernées. Dans l'attente des résultats de cette concertation, je demande le retrait des amendements.

M. Raphaël Schellenberger. J'attends avec impatience le projet de loi portant simplification et allègement des lourdeurs administratives pesant sur les TPE et les artisans ! Nous avons tous, dans nos circonscriptions, des PME, des PMI et des artisans employant dix à vingt salariés dont 80 % viennent des trois communes situées autour de leur lieu de travail. Ils n'ont pas d'autre choix que de se déplacer avec leur véhicule personnel. Ce qui peut être fait – le covoiturage, par exemple – est organisé de façon très instinctive par les salariés. Il n'est pas toujours utile de développer des plans ou d'imposer des démarches administratives aux entrepreneurs, dont ce n'est pas le métier. Ils devront alors faire appel à des bureaux d'études, en faveur desquels on votera des allègements fiscaux... Vive la bureaucratie !

M. Gérard Leseul. Je suis très sensible à l'argumentation développée par M. Schellenberger. Il n'est pas question d'alourdir les contraintes pesant sur les petites entreprises : notre amendement ne s'appliquerait pas aux artisans, mais aux seules structures de plus de dix salariés. Par ailleurs, pour les nombreuses entreprises dont les salariés viennent des deux ou trois communes alentour, le plan de mobilité sera très facile à élaborer – nul

besoin de faire appel à un cabinet de conseil. Cela dit, j'accepterai de retirer mon amendement.

M. Damien Adam. La mise en œuvre d'un plan de mobilité pourrait constituer une mesure de simplification : si les salariés peuvent accéder plus facilement à leur lieu de travail, l'organisation et la vie de l'entreprise s'en trouveront facilitées.

Madame la ministre, avez-vous une idée de la date à laquelle la concertation avec les partenaires sociaux va aboutir ? Je veux bien retirer mon amendement, mais devrai-je le redéposer en séance dans quinze jours ? Faudra-t-il attendre une éventuelle nouvelle lecture du projet de loi ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Nous ne sommes qu'au début des négociations. Nous espérons avoir des résultats à vous communiquer à la fin du mois d'avril – sous toutes réserves.

M. Gérard Leseul. Si j'avais su que nous devrions attendre la fin du mois d'avril, je n'aurais peut-être pas annoncé que je retirerais mon amendement...

Mme Barbara Pompili, ministre. La transparence a ses limites !

Les amendements sont retirés.

Amendements identiques CS1015 de Mme Frédérique Meunier, CS1888 de M. Thibault Bazin, CS2237 de M. Pierre Vatin, CS2298 de M. Maxime Minot, CS2574 de Mme Véronique Louwagie, CS2862 de M. Xavier Batut, CS2990 de Mme Agnès Thill, CS3296 de M. François Pupponi, CS3494 de Mme Sylvia Pinel, CS3599 de M. Stéphane Peu et CS4253 de Mme Carole Bureau-Bonnard ; amendement CS5002 de Mme Danièle Héryn (discussion commune).

M. Raphaël Schellenberger. Nous souhaitons réduire l'obligation faite aux collectivités territoriales de créer des places de stationnement pour les véhicules motorisés à hauteur d'une place de stationnement destinée aux voitures pour la mise à disposition d'infrastructures ou d'espaces sécurisés permettant le stationnement de six vélos.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cette idée, à laquelle je souscris, a suscité beaucoup d'intérêt, au vu du nombre d'amendements identiques déposés. Cependant, la notion de réduction « d'une aire de stationnement » est floue au sens du code de l'urbanisme. Je vous propose donc de retravailler sur cet amendement en vue d'une victoire collective en séance.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le dispositif proposé s'ajoute au principe de compensation déjà prévu par l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme au bénéfice du stationnement des véhicules électriques. Il répond à un objectif de sobriété foncière et de développement des modes doux, que nous ne pouvons évidemment qu'encourager. Cependant, les amendements sont rédigés de telle sorte que cette dérogation aux règles du plan local d'urbanisme (PLU) s'appliquerait de droit, au moment de l'octroi du permis, sans que le maire puisse s'y opposer en raison du contexte particulier de sa commune en matière de stationnement. Or il me semble important de ne pas dessaisir totalement le maire de son pouvoir d'appréciation dans ce domaine. Par ailleurs, le ratio d'un pour six doit pouvoir être

soumis à la concertation. C'est pourquoi je vous invite à retirer ces amendements afin de travailler ensemble, dans ce sens, en vue de la séance publique.

M. François-Michel Lambert. Si je vous ai bien compris, monsieur le rapporteur, nous sommes en bonne voie pour qu'un amendement plus cohérent d'un point de vue rédactionnel recueille votre soutien en séance publique. Pouvez-vous nous le confirmer ? Peut-être auriez-vous pu aussi déposer un sous-amendement...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je ne peux pas m'engager à ce stade. Il est de mon devoir de relever les difficultés posées par les amendements déposés, qui doivent être améliorés. Je vous invite à travailler sur la notion d'aire de stationnement.

La commission rejette les amendements.

Amendement CS4337 de M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit. Il vise à imposer l'installation d'une infrastructure collective de recharge des véhicules électriques dans les copropriétés comportant un parking de plus de dix places de stationnement. En fixant au 1^{er} janvier 2028 la date d'entrée en vigueur de cette obligation, nous laissons aux copropriétés le temps de s'organiser. Il est important que ces bornes de recharge soient installées de manière rationnelle et que le coût de ces aménagements soit partagé entre l'ensemble des copropriétaires.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement ressemble à l'amendement CS4635 que Jean-Charles Colas-Roy a défendu tout à l'heure. Le caractère obligatoire de l'installation d'une infrastructure collective de recharge va très clairement à l'encontre du droit de propriété. Je ne peux donc y donner un avis favorable à ce stade.

Mme Barbara Pompili, ministre. Tel qu'il est rédigé, cet amendement porte atteinte au droit de propriété. Bien que les coûts d'installation soient probablement très variables d'un bâtiment à l'autre, ils peuvent être élevés. Demande de retrait.

M. Raphaël Schellenberger. Vous vous contredisez un peu. Cet amendement concerne des constructions ou des emplacements privatifs potentiellement équipés ou facilement équipables. Les garages installés au rez-de-chaussée ou au sous-sol des immeubles collectifs disposent généralement d'une alimentation électrique. Faut-il nécessairement installer, au domicile des usagers, un outil de recharge rapide ? Une simple prise électrique ne pourrait-elle pas suffire ? Les équipements de recharge peuvent très bien se caractériser par une certaine sobriété ; or je n'ai pas le sentiment que c'est cette logique que vous poursuivez.

Se pose par ailleurs la question du coût d'exploitation de ces installations, ainsi que de la mutualisation ou de la refacturation des recharges. Recharger un véhicule électrique n'est pas gratuit ! Prenons garde à ne pas rendre les habitats répondant aux nouveaux standards inaccessibles à une partie de nos concitoyens.

M. Jean-Luc Fugit. La seule sobriété que je recherche concerne les polluants, qui affectent la santé de nos concitoyens. Or les véhicules électriques favorisent une mobilité plus propre, moins polluante.

Compte tenu des explications apportées par le rapporteur et le Gouvernement, je retire mon amendement. J'aimerais cependant échanger avec vos équipes, madame la ministre, afin d'envisager quelque chose dont nous pourrions discuter en séance.

L'amendement est retiré.

Article 27 (articles L. 2213-4-1 et L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales) : *Création et mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité*

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement de suppression CS3165 de Mme Anne-Laure Blin.

Amendements identiques CS316 de Mme Emmanuelle Anthoine et CS839 de Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Il convient de supprimer l'alinéa 2, qui introduit une dérogation à l'obligation de mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il me paraît nécessaire de maintenir des dérogations. En revanche, il serait préférable de revenir aux conditions plus précises définies avec M. Fugit dans le cadre de la LOM – nous y reviendrons dans quelques instants, lorsque je défendrai mon amendement CS2710. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le territoire français est divisé en zones administratives de surveillance (ZAS), au niveau desquelles sont appréciés les dépassements des normes de qualité de l'air ambiant. Ces ZAS, définies par arrêté, peuvent être d'une superficie très importante ; ainsi la ZAS Paris dépasse-t-elle largement le périmètre de l'A86. Si les ZFE-m sont réellement efficaces dans les zones densément peuplées, elles n'en comportent pas moins des contraintes rendant d'autres actions plus pertinentes. La dérogation prévue à l'alinéa 2 vise à conforter la solidité juridique du décret du 16 septembre 2020, qui permet la création de dix ZFE-m dans les principales métropoles polluées en 2021. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CS2718 du rapporteur.

Amendement CS2710 du rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il vise à mieux encadrer les dérogations et à les rendre plus strictes, à l'instar de ce que nous avons prévu dans la LOM.

Mme Barbara Pompili, ministre. Avis favorable.

Mme Valérie Petit. Il ne faudrait pas que l'adoption de cet amendement m'empêche de défendre mon amendement CS3827, qui vise à préciser que la présence d'un mécanisme naturel de captation du carbone ou l'installation d'un mécanisme artificiel ayant le même objet permet de déroger au dispositif de l'article 27. Il convient d'encourager les collectivités à développer des solutions basées sur la nature pour capter le carbone – je pense en particulier aux puits de carbone artificiels fonctionnant grâce à la chimie des algues.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est une excellente idée, qui consiste cependant à séquestrer du CO₂ alors que notre objectif est de lutter contre les polluants atmosphériques, notamment contre les particules fines et les oxydes d'azote. L'innovation que vous proposez, quoique très pertinente, ne pourrait se substituer à la création de ZFE-m.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CS3827 de Mme Valérie Petit.

Mme Valérie Petit. Nous devons considérer la contrainte environnementale comme une opportunité de développer des nouvelles technologies et des nouvelles pratiques dont les effets ne pourront qu'être positifs. Les puits de carbone artificiels ne font pas que capter le CO₂. Je vous invite à soutenir les start-up de ce secteur, implantées notamment dans le Sud-Ouest, et à favoriser le développement économique de cette filière vertueuse.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je n'ai pas la science infuse, mais je ne vois pas dans quelle mesure les innovations que vous évoquez permettent de lutter contre les polluants atmosphériques, ce qui est, je le rappelle, l'objectif des zones à faibles émissions mobilité. Cela dit, vous avez raison, il faut soutenir les entreprises françaises qui innovent dans ce domaine.

Mme Barbara Pompili, ministre. Nous devons toujours veiller, notamment lorsque nous faisons de la pédagogie auprès de nos concitoyens, à bien distinguer les émissions de CO₂ des émissions de polluants. Les ZFE-m visent à lutter contre les émissions de polluants, en particulier d'oxyde d'azote et de particules. Il y a beaucoup de confusion en la matière, et c'est normal – tout le monde n'est pas spécialiste de ces questions.

Il faut évidemment soutenir les innovations, les start-up, et travailler autant que faire se peut sur la compensation carbone et la captation du carbone. Cependant, je commence à observer que beaucoup d'entreprises se soucient davantage de capter le carbone qu'elles produisent que de réduire leurs émissions. Il faudra donc appliquer au carbone le précepte que nous avons mis en œuvre en matière de biodiversité : d'abord éviter, ensuite réduire, enfin compenser. La captation du carbone équivaut, en quelque sorte, à la compensation : elle doit être envisagée en dernier lieu, après que nous nous serons efforcés de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. J'ai parfois l'impression que certaines entreprises considèrent qu'elles peuvent continuer à émettre beaucoup de CO₂ – *business as usual* –, et que ce n'est pas grave puisqu'elles récupéreront et stockeront ce carbone. Je sais que vous êtes très investie sur ces sujets, madame Petit, et je voulais vous donner mon sentiment général sur la question. Avis défavorable.

M. François-Michel Lambert. Je partage le point de vue exprimé par Mme la ministre. Prenons garde que la technologie ne nous empêche de repenser notre modèle de développement ! Je le disais lors de la discussion générale, ce projet de loi souffre d'un manque de travail de fond sur les questions de mobilité contrainte, pour les personnes, et de mobilité désordonnée, pour les marchandises. La France est classée seizième dans le monde et huitième en Europe s'agissant de la performance logistique : nous ne sommes pas bons en la matière. Les experts affirment que nous perdons 20 à 60 milliards d'euros par an du fait d'une mauvaise organisation des flux de marchandises : derrière ce chiffre, il y a de l'énergie consommée et des gaz à effet de serre émis. Nous devons travailler à résoudre ces problèmes de mobilité contrainte et de mobilité désordonnée.

M. Raphaël Schellenberger. Éviter et réduire ne suffiront pas à diminuer visiblement notre empreinte carbone et à relever le défi climatique : il faudra compenser. L'amendement de Mme Petit est bien écrit. Il ne ferme aucune porte mais souligne une ambition. Il montre que nous faisons confiance à notre intelligence, à l'innovation et au progrès pour compenser nos émissions de gaz à effet de serre et gagner notre combat contre le changement climatique.

Mme Frédérique Tuffnell. Vous le savez, je suis attachée à tout ce qui peut contribuer à réduire l'empreinte carbone, notamment par la captation du CO₂ – même s'il s'agit de mécanismes artificiels. Il existe plusieurs projets de territoire, auxquels collaborent des entreprises, des collectivités territoriales et des agriculteurs, qui visent à réduire les émissions et à capter le carbone ; je pense notamment à « territoire zéro carbone », en Charente-Maritime, ou aux territoires d'innovation de grande ambition. On ne devrait pas écarter ce genre d'initiatives.

Mme Barbara Pompili, ministre. Mais on ne peut pas inscrire cela dans cet article !

Mme Frédérique Tuffnell. Il faudrait en effet regarder où cela s'insérerait le mieux, mais il convient d'encourager de telles innovations.

Mme Delphine Batho. Le débat sur la compensation, nous l'aurons à l'article 38. Pour l'heure, je tiens à souligner que les ordres de grandeur ne sont pas comparables : en regard de la réduction des émissions de gaz à effet de serre nécessaire pour faire face à l'urgence climatique, tout ce qui ne relève pas de la préservation ou de la régénération des puits de carbone naturels est pur *greenwashing*.

Mme Valérie Petit. Ce qui est proposé ici n'est pas de la compensation ! Il s'agit d'utiliser une possibilité de dérogation pour développer des pratiques vertueuses visant à réduire la pollution, en prenant pour modèle des solutions existant dans la nature. On s'inscrit complètement dans la ligne de l'Union internationale pour la conservation de la nature.

Mme Bénédicte Peyrol. Comme pour les déchets, la hiérarchisation n'exclut pas la complémentarité des actions. Si la priorité, pour nous, est la réduction des émissions de CO₂, nous n'excluons pas pour autant la compensation, monsieur Schellenberger. Il importe d'investir aussi dans des technologies de ce type.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CS1905 de M. François-Michel Lambert et CS3158 de M. Damien Pichereau.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'objet de ces amendements est d'instaurer une vignette pour les véhicules de collection afin de permettre à ceux-ci de circuler dans les zones à faibles émissions mobilité. Il s'agit d'un élément du patrimoine français, que nous avons tous la volonté de préserver et de valoriser. Néanmoins, la création de telles vignettes relève non de la loi, mais du règlement. Des discussions étant en cours avec diverses associations, il me semble préférable de demander, comme le proposent des collègues des groupes Dem et LaREM, un rapport sur la question afin d'éclairer le débat et de trouver une solution. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Plusieurs possibilités de dérogations existent déjà. Au niveau national, l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales prévoit ainsi la possibilité de définir par décret les catégories de véhicules concernés par l'interdiction de la circulation dans les ZFE-m. Au niveau local, la réglementation donne la possibilité à l'autorité instaurant la ZFE-m d'accorder des dérogations individuelles. À l'heure actuelle, il existe dans toutes les ZFE-m des dérogations pour les véhicules de collection. Il n'y a donc pas lieu de prévoir une nouvelle disposition législative.

Néanmoins, cette question semble susciter beaucoup d'émotion. Ces véhicules constituent un patrimoine que nous souhaitons tous préserver – même s'il n'y a aucune raison d'autoriser certaines voitures à circuler sans prendre en considération les conséquences que cela peut avoir, surtout s'il s'agit, comme c'est souvent le cas en l'espèce, de moteurs très polluants. Il convient donc d'étudier avec attention l'hypothèse d'une dérogation nationale pour les véhicules de collection, ainsi que les critères qui permettraient d'accéder à ce statut. À l'heure actuelle, on ne prend en effet en considération que l'âge du véhicule, qui doit être supérieur à 30 ans ; or les premières Renault Espace ont plus de 30 ans et les premières Twingo auront bientôt cet âge... Nous sommes en train d'y travailler avec la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE), ainsi qu'à d'autres restrictions éventuelles : concernant les trajets quotidiens, avec par exemple une interdiction des trajets domicile-travail ; une limitation du nombre de kilomètres pouvant être parcouru ; ou encore une obligation de contrôle technique.

Si le Gouvernement est déterminé à protéger le patrimoine que constituent ces véhicules, il convient de le faire intelligemment, car si l'on met en place des zones de faibles émissions, c'est bien parce qu'il y a de la pollution. C'est pourquoi je suggère le retrait de ces amendements au profit des amendements CS1422 et CS4086, qui tendent à demander un rapport sur le sujet.

M. Jean-Luc Fugit. Au vu des réponses données par le rapporteur et par Mme la ministre, je retire l'amendement CS3158.

M. Yannick Favennec-Bécot. D'abord, ces véhicules polluent peu, tout simplement parce qu'ils roulent peu : en moyenne 1 000 kilomètres par an. Ensuite, il s'agit d'une filière industrielle importante, qui représente quelque 25 000 emplois. Enfin, c'est un patrimoine que nous devons sauvegarder.

Si j'entends vos arguments et salue votre volonté d'avancer en liaison avec la Fédération française des véhicules d'époque, madame la ministre, je rappelle qu'une proposition de loi allant dans le même sens a été adoptée par le Sénat avant-hier. Il y a donc

une volonté commune de nos deux assemblées sur ce point. La solution pourrait être d'apposer sur ces véhicules une vignette qui leur permettrait de circuler à titre dérogatoire dans les ZFE-m.

M. François-Michel Lambert. La France est le berceau de l'automobile, et comme vient de le souligner Yannick Favennec-Bécot, ces véhicules représentent à la fois un patrimoine remarquable et un poids économique. Dans certains territoires, c'est même un facteur d'attractivité, du fait de l'organisation de rallyes de démonstration. Si j'accepte de retirer mon amendement, l'option du rapport m'inquiète. Je préférerais que l'on retienne la proposition de notre collègue Guy Bricout.

Les amendements sont retirés.

Amendement CS4306 de M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit. L'article 27 impose la création de zones à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Cela concrétise – et je m'en réjouis – l'annonce faite le 18 novembre par Mme la ministre devant le Conseil national de l'air, que je préside. Dans un souci de simplification, et pour assurer la continuité géographique des ZFE-m, cet amendement tend à préciser que, dans ces zones, les mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles s'appliquent à tout le territoire de chacune des communes incluses dans l'agglomération concernée, et qu'elles sont prises en concertation avec l'ensemble des autorités compétentes. L'objectif est d'éviter que les ZFE-m soient des gruyères.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Le problème, c'est qu'en l'état, cet amendement ne s'appliquerait pas à l'ensemble des ZFE-m.

En outre, on ne peut écrire dans la loi qu'un arrêté est pris en concertation, dans la mesure où il s'agit d'un acte unilatéral : il peut faire l'objet d'un avis, mais il ne peut être pris de façon concertée.

Si je partage l'objectif de l'amendement, il faudrait en retravailler la rédaction en vue d'un dépôt en séance publique. Demande de retrait ou, à défaut, avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Si cette proposition va en effet dans le bon sens, elle risque, dans certains cas, d'imposer des contraintes trop fortes aux autorités compétentes. Dans des agglomérations très denses, par exemple, toucher l'ensemble des lieux n'aurait pas vraiment de sens au regard de l'objectif visé, qui est la baisse des émissions à l'endroit où la pollution est la plus forte. Il faudrait rédiger cela différemment. Demande de retrait.

M. Jean-Luc Fugit. Il faut prendre garde aux oxydes d'azote, madame la ministre : du fait de la transformation chimique, la pollution se disperse. C'est l'ensemble de la population de ces zones qui est concernée.

L'amendement est retiré.

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission rejette l'amendement CS4708 de M. François Pupponi.

Amendements CS1811 de M. François-Michel Lambert, CS626 de M. Guy Bricout et amendements identiques CS625 de M. Guy Bricout, CS2271 de M. Olivier Damaisin et CS4042 de M. Philippe Vigier (discussion commune).

M. Yannick Favennec-Bécot. Les amendements CS626 et CS625 me permettent de revenir sur la question des véhicules de collection. Je voudrais savoir, madame la ministre, sur quels points porte la négociation avec la FFVE. S'agissant par exemple de l'âge minimal des véhicules concernés : souhaitez-vous l'augmenter à 35, voire 40 ans ? Pour ce qui concerne le trajet entre le domicile et le lieu d'exercice professionnel, il me semble que la fédération a fait une avancée importante, en acceptant que l'on exclue cette possibilité. Nous aimerions que le Gouvernement fasse preuve de la même volonté d'aboutir.

En Allemagne, depuis douze ans, des dérogations sont appliquées pour les véhicules de collection dans les cinquante zones de faibles émissions existantes. Pourtant, on ne peut pas dire que les Allemands ne sont pas à cheval sur la qualité de l'air !

Ce que nous proposons, c'est de modifier le code de la route pour aller dans le même sens. Tel est l'objet de la proposition de loi que j'ai déposée sur le sujet, et qui a été reprise et adoptée par le Sénat.

Mme Sandra Marsaud. Il faut vraiment que les négociations avancent, madame la ministre. Les véhicules de collection, non seulement représentent un certain poids économique, mais nourrissent parfois la culture locale. Le circuit des remparts, à Angoulême, est ainsi internationalement connu. On touche là à l'identité et à l'attractivité de nos territoires.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je rappelle que les maires peuvent d'ores et déjà prendre des dérogations pour permettre aux véhicules de collection de circuler. Néanmoins, vous avez raison, ceux-ci sont un élément essentiel de notre patrimoine et participent à l'identité de nos territoires. C'est pourquoi j'émettrai un avis favorable aux amendements CS1422 et CS4086 que nous examinerons après l'article 27. Cela nous permettra d'obtenir un rapport, et d'avancer sur la base des négociations engagées par la ministre. Avis défavorable sur l'ensemble des amendements en discussion commune.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je tiens à saluer les contributions apportées par les parlementaires de tous bords sur le sujet : M. Favennec-Bécot, M. Haury, Mme Tiegna, M. Damaisin, Mme Marsaud – j'en oublie certainement. Un groupe de travail a été réuni, qui fonctionne bien. Tout le monde a envie d'aboutir, y compris le Gouvernement – je tiens à rassurer la représentation nationale sur ce point. Dès lors que ces véhicules roulent peu, je suis certaine que nous trouverons une solution afin de préserver ce patrimoine vivant, qui nous fait partager, dans tant de territoires, des moments précieux.

Franchement, si la mise en place des ZFE-m ne soulevait que le problème des véhicules de collection, je serais une ministre heureuse ! Il y aura à mon avis des choses un peu plus compliquées à gérer... Néanmoins, je prends le sujet au sérieux, et nous finirons par trouver une issue qui satisfera tout le monde.

M. François-Michel Lambert. Il convient de relativiser l'impact de la circulation de ces voitures, qui est limitée – elles ne parcourent que 1 000 kilomètres par an en moyenne – et s'effectue très rarement en agglomération. Il s'agit plutôt de balades en milieu rural, par exemple dans le Gers cher au rapporteur général. Néanmoins, il arrive que ces véhicules viennent en ville pour des salons ; je pense au salon Rétromobile, le plus grand d'Europe, ou à celui organisé au palais du Pharo à Marseille. Les pièces qui y sont exposées ne sont pas toujours acheminées sur le plateau d'un autre véhicule ou tractées par une camionnette – auquel cas, soit dit en passant, la pollution est probablement plus élevée. Il importe donc que la démarche engagée par Mme la ministre aboutisse. Je retire mon amendement.

M. Yannick Favennec-Bécot. Je note que vous faites preuve de bonne volonté, madame la ministre, mais pourrions-nous avoir des précisions sur le calendrier ? Les négociations avec la FFVE ont commencé en décembre : il serait bon qu'elles aboutissent rapidement. Il y a une forte attente de la part des 500 000 collectionneurs que compte notre pays et une sympathie de l'opinion publique pour eux. C'est tout un patrimoine industriel qui est en jeu, avec des emplois derrière.

Mme Barbara Pompili, ministre. Les concertations vont se poursuivre dans les prochaines semaines, monsieur Favennec-Bécot, car les difficultés sont de taille. Aujourd'hui, n'importe quel véhicule de plus de 30 ans peut être considéré comme un véhicule de collection. C'est une règle qui s'appliquait depuis longtemps, sans qu'on y trouve à redire, puisqu'il n'y avait pas d'enjeu. Mais avec la mise en place des zones à faibles émissions mobilité, si l'on accorde une dérogation, vous imaginez bien que tous ceux qui ont une voiture de plus de 30 ans vous demander à en bénéficier, quand bien même ce ne serait pas un véhicule de collection. On commence d'ailleurs à recevoir des demandes en ce sens. C'est pourquoi il est nécessaire de travailler avec la FFVE pour déterminer les critères qui permettront de définir avec précision ce qu'est un véhicule de collection afin de ne pas créer un effet d'aubaine.

Mme Sandra Marsaud. Ne pas envoyer sa voiture à la casse, c'est aussi du développement durable, non ?

M. Yannick Favennec-Bécot. Ce que nous proposons, madame la ministre, c'est d'accorder une dérogation aux seuls véhicules munis d'un certificat d'immatriculation de collection, précisément parce que, comme le disait François-Michel Lambert, l'on sait que ces véhicules ne parcourent en moyenne que 1 000 kilomètres par an et circulent de préférence sur les routes de campagne.

L'amendement CS1811 est retiré.

La commission rejette successivement l'amendement CS626 et les amendements identiques.

Amendement CS235 de M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. Laissons les voitures anciennes pour les trains et les bateaux. Les transports ferroviaires et fluviaux sont des alternatives à la route et permettent le développement de l'intermodalité pour le transport des personnes comme pour celui des marchandises. Or certains des véhicules qu'ils utilisent fonctionnent encore avec des moteurs

polluants, notamment des diesels – c’est le cas de plus de 3 000 locomotives. C’est pourquoi nous jugeons nécessaire de donner la possibilité d’étendre le dispositif des zones à faibles émissions mobilité aux voies ferroviaires et fluviales.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je crois que l’on touche du doigt la raison pour laquelle notre collègue Jean-Luc Fugit a voulu appeler ces zones « à faibles émissions mobilité ». L’objectif est de travailler sur la mobilité, en particulier celle des véhicules. C’est pourquoi ces zones ne sont pas des outils adaptés aux voies fluviales et ferroviaires. En effet, l’autorité de police compétente en matière de circulation et de stationnement n’est généralement pas compétente en matière ferroviaire et fluviale ; en conséquence, il ne lui sera pas possible d’appliquer des restrictions sur ces voies. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. S’il semble logique d’essayer d’éviter toute forme de pollution et, par conséquent, d’étendre le périmètre des ZFE-m aux voies ferroviaires et fluviales, la mise en œuvre d’une telle disposition serait délicate. À la différence du réseau routier, les réseaux ferroviaires ou fluviaux n’offrent pas nécessairement de possibilités de contournement des ZFE-m. En outre, l’extension obligatoire avant 2025 du périmètre de la ZFE-m au transport fluvial porterait atteinte à la stratégie engagée par le secteur pour réaliser sa transition écologique. En effet, les technologies de verdissement applicables aux transports fluviaux ne disposent pas du même niveau de maturité que celles pratiquées dans le transport routier. Une telle extension paraît prématurée et constituerait une contrainte trop forte pour des secteurs qui sont en pleine transition. Elle pénaliserait le report modal vers un mode de transport alternatif à la route. Avis défavorable.

M. Michel Vialay. Comment expliquer qu’il faille nous séparer des voitures à moteur diesel, mais pas des trains ou bateaux du même type ? Certains de ces moteurs tournent en permanence au cœur de nos villes. On ne peut y rester indifférent ! Si cela pose des problèmes en matière de compétence de police, proposez-nous autre chose.

La commission rejette l’amendement.

Amendement CS4298 de M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit. Cet amendement est issu d’un travail réalisé avec les associations agréées de surveillance de la qualité de l’air, auxquelles je voudrais rendre hommage, car elles font un travail remarquable. Il vise à ce que des méthodes soient établies à l’échelon national pour évaluer l’exposition chronique des usagers des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique, tout particulièrement dans les dix ZFE mobilité créées par suite de l’adoption de la loi d’orientation des mobilités. Je précise que ces établissements comprennent non seulement ceux accueillant des enfants, mais également les établissements de soin et d’accueil des personnes âgées, ainsi que les établissements sportifs. Cela permettrait d’avoir des méthodes d’évaluation comparables d’une agglomération à l’autre, avec des indicateurs incontestables, pour une meilleure acceptation des ZFE-m.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous avez raison, les associations agréées de surveillance de la qualité de l’air font un travail remarquable. Votre amendement me semble néanmoins satisfait par la réglementation en vigueur. D’une part, le contenu de l’étude de mise en place des zones à faibles émissions, qui comprend une évaluation de l’exposition à la

pollution, est précisé par décret, conformément à l'article R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales. D'autre part, les normes de surveillance de la qualité de l'air et, surtout, les indicateurs d'exposition moyenne, desquels découlent les obligations en matière de concentration, sont précisés dans la partie réglementaire du code de l'environnement, dans le chapitre consacré à la surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public. Demande de retrait ou, à défaut, avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je m'associe aux félicitations adressées aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, qui accomplissent un travail précieux sur le terrain, en nous transmettant les informations nécessaires pour engager les politiques publiques. Si le Gouvernement partage l'objectif de l'amendement, une disposition législative ne nous semble pas utile puisque les méthodes permettant d'évaluer l'exposition des personnes relèvent du référentiel technique établi par le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air. C'est dans ce cadre-là qu'il convient d'agir. Demande de retrait.

L'amendement est retiré.

Amendement CS1334 de M. Thierry Michels.

M. Thierry Michels. La création de zones à faibles émissions mobilité est une mesure importante ; je le dis en tant que député de la métropole de Strasbourg, qui souffre de la pollution de l'air, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes pour la ville qui abrite le siège du Parlement européen, cette Europe qui nous pousse très justement à agir de manière plus efficace – et c'est ce à quoi nous nous sommes résolument engagés avec la loi d'orientation des mobilités. Attention cependant à ne laisser personne au bord de la route : il ne faudrait pas que les personnes précaires perdent en mobilité faute de pouvoir financièrement changer de véhicule ; il ne faut pas non plus oublier les personnes en situation de handicap, dont les besoins spécifiques peuvent nécessiter l'utilisation d'une voiture particulière. D'où le présent amendement, qui vise à prévoir, en amont de la création d'une ZFE-m, l'examen des besoins des différents types d'usagers, à commencer par les plus précaires et les personnes en situation de handicap, ainsi que la mise en œuvre de solutions permettant la mobilité de tous – par exemple le développement des transports à la demande dans les zones moins denses des métropoles. Pour ce faire, les collectivités locales doivent savoir qu'elles sont puissamment épaulées par l'État au travers du plan France relance.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous partageons tous, je crois, la volonté de renforcer l'acceptabilité sociale des zones à faibles émissions mobilité. Toutefois, la disposition que vous proposez relève de la compétence des collectivités territoriales et de l'État, et non des pouvoirs de police de la circulation du maire. Or l'amendement tend à modifier les documents préparatoires à l'arrêté de police de la circulation que le maire doit prendre. En outre, de telles mesures d'aide doivent être prises, non par un arrêté de police, mais par une décision de l'organe délibérant de la collectivité. Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

M. Thierry Michels. Je retire l'amendement pour le retravailler en vue d'un dépôt en séance publique.

L'amendement est retiré.

Amendement CS4290 de M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit. Depuis 2019, je suis ce que font les collectivités territoriales pour préparer la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité. Le présent amendement vise à prévoir, préalablement à l'adoption de l'arrêté préfectoral de création d'une ZFE-m, une concertation avec les usagers et les acteurs économiques, dont la liste serait fixée préalablement – elle inclurait notamment les chambres des métiers et de l'artisanat et les chambres de commerce et d'industrie (CCI). Cette concertation porterait sur les modalités de déploiement de la ZFE-m, comme les dérogations locales, les zonages, les horaires des restrictions, etc. L'objectif est d'adapter au mieux chaque ZFE-m à la réalité du territoire concerné, afin qu'elle soit mieux acceptée, donc plus efficace.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il importe de consulter le plus largement possible, vous avez raison. Toutefois, l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, tel que nous l'avons modifié dans la loi d'orientation des mobilités, prévoit la consultation des chambres des métiers et de l'artisanat et des CCI. En outre, les zones à faibles émissions mobilité font d'ores et déjà l'objet de nombreuses concertations, notamment dans le cadre des conseils municipaux. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

Amendement CS3848 de M. Damien Adam, rapporteur thématique.

M. Damien Adam. Nous proposons d'obliger les communes ou les EPCI tenus de mettre en place une ZFE-m à organiser un débat sur l'instauration ou l'extension de « zones 30 », où la vitesse des véhicules est limitée à 30 kilomètres par heure. Ces zones ont des effets très positifs : elles permettent d'apaiser l'espace public et de favoriser le développement des mobilités actives qui concourent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, comme le vélo. L'adoption de cet amendement serait un beau signal.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Si les zones 30 sont des outils importants, permettant d'avoir une ville apaisée, il est difficile de préciser dans la loi les modalités de consultation par le maire de son propre conseil municipal... Avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. J'ajoute que la création d'une ZFE mobilité est sans lien avec celle de zones 30 : l'une n'empêche pas l'autre. Lier les deux calendriers conduirait à retarder la mise en place des ZFE-m, alors qu'il est urgent de retrouver une bonne qualité de l'air.

M. Damien Adam. L'objectif est d'instaurer des zones 30 dans l'ensemble des agglomérations. Il fallait une assise législative : d'où le lien avec les ZFE. Toutefois, j'entends vos objections et je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

Amendement CS4988 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Raphaël Schellenberger. À travers cet amendement, nous soulevons la question des livraisons. Il serait contreproductif que la mise en place des ZFE-m rende difficiles les livraisons en centre-ville et conduise à reporter en périphérie l'acte de consommation. Du point de vue de l'aménagement du territoire, ce n'est pas souhaitable.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable : il convient de laisser aux collectivités la liberté d'accorder les dérogations qu'elles jugent nécessaires. Nous souhaitons donner à travers ce texte une certaine souplesse en la matière, ainsi que nous l'avions fait dans la loi d'orientation des mobilités.

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis : des possibilités de dérogation existent déjà ; il est inutile d'en ajouter dans la loi.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CS1072 de M. Vincent Descoeur, CS4666 de M. Guillaume Kasbarian et CS4957 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. Ces amendements visent à ce que la dérogation inclue les véhicules dont l'usage ne se limite pas au transport de personnes ou de marchandises. Cela va nous permettre de rouvrir le débat sur les véhicules de collection !

M. Raphaël Schellenberger. Débat qui, pour ma part, ne me passionne pas ! La cible de ces amendements est en réalité bien plus large : elle comprend les véhicules des sapeurs-pompiers, les ambulances... Certes, il convient d'engager la modernisation des flottes publiques, mais il sera difficile d'obtenir une réduction rapide des émissions des gros véhicules d'intervention.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Pas d'inquiétude, cher collègue : ces cas de figure sont traités, puisque l'article R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, établi par décret, fixe la liste des véhicules ne pouvant pas faire l'objet de restrictions de circulation. Vos amendements sont satisfaits. Demande de retrait ou, à défaut, avis défavorable.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je vous rassure : ceux qui édictent les règles dans ce pays n'ont pas complètement perdu le sens commun ! Je confirme donc que les véhicules de pompiers pourront encore aller sauver des gens si un incendie se déclare au sein d'une ZFE-m. Cela allait sans dire et, manifestement, cela va encore mieux en le disant.

S'agissant des véhicules de collection, il n'y a pas d'urgence puisqu'il existe à l'heure actuelle des dérogations les concernant. Demande de retrait.

L'amendement CS4666 est retiré.

La commission rejette les amendements CS1072 et CS4957.