

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

Dimanche
14 mars 2021
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 29

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

**Présidence de
Mme Laurence
Maillart-Méhaignerie,
Présidente**



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).

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Mes chers collègues, nous poursuivons l'examen des articles du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Nous avons déjà examiné 1 653 amendements, à un rythme de trente-trois amendements à l'heure. Ce n'est pas si mal, mais il faudrait accélérer un peu la cadence car il nous reste 2 186 amendements à discuter.

CHAPITRE II

Améliorer le transport routier de marchandises et réduire ses émissions

Avant l'article 30

Amendements identiques CS2277 de M. Bertrand Pancher et CS4736 de Mme Nadia Essayan.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour le titre III. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports. Demande de retrait. À défaut, avis défavorable.

M. Martial Saddier. Nous examinons les premiers amendements de ce dimanche matin. Nous autres, députés, sommes au travail, mais nous avons été élus pour cela. Je tiens à saluer les collaborateurs de l'ensemble des membres de la commission spéciale, les fonctionnaires de l'Assemblée nationale, ainsi que les collaborateurs des membres du Gouvernement et ceux des groupes politiques. Tous les jours, pendant deux semaines, y compris le samedi soir et le dimanche, ils se trouvent derrière leur écran d'ordinateur et répondent à nos questions. Qu'il me soit permis de leur faire un clin d'œil. (*Applaudissements.*)

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Et même plus qu'un clin d'œil ! Sans eux, nous ne serions pas là.

La commission rejette les amendements.

Section 1

Dispositions de programmation

Article 30 : *Objectif de suppression de l'avantage fiscal dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises sur le carburant à l'horizon 2030*

Amendements de suppression CS165 de M. Vincent Descoeur, CS391 de Mme Valérie Beauvais, CS420 de M. Martial Saddier, CS3173 de Mme Anne-Laure Blin et CS4238 de M. Arnaud Viala.

M. Vincent Descoeur. L'article 30 vise à supprimer la fiscalité différenciée dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises. L'augmentation de la fiscalité qui en découle handicaperait de toute évidence les entreprises françaises de transport, déjà fortement soumises à la concurrence étrangère.

M. Martial Saddier. J'ajoute à l'argument exprimé par M. Descoeur l'incertitude économique liée à l'après-covid, qui nous invite à la prudence.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'article 30 ne vise pas à acter dès à présent la suppression du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), mais à fixer un objectif de suppression de ce remboursement en 2030, dans le cadre, nous l'espérons, d'une harmonisation européenne. Nous attendons la présidence française de l'Union européenne pour déterminer cette trajectoire. Il ne s'agit pas de taxer le transport routier au lendemain de la crise du covid. Je donne donc un avis défavorable aux amendements de suppression.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je souscris aux propos de M. le rapporteur. L'article 30 poursuit deux objectifs : maintenir la compétitivité du transport routier français, qui subit une concurrence au sein même de l'Union européenne, et organiser et accélérer la transition écologique de ce secteur. Pour ce faire, nous devons mieux organiser la filière et poursuivre les concertations engagées avec elle. Nous sommes en train de conclure un contrat de transition écologique avec le secteur du transport routier de marchandises. Par ailleurs, nous devons accélérer le versement des aides qui lui sont destinées. Je pense notamment à celles que nous avons récemment annoncées pour le renouvellement des poids lourds électriques et à hydrogène, à hauteur de 50 000 euros par camion et de 30 000 euros par bus ou car. De la même façon que nous avons organisé la transition pour les véhicules légers, nous devons veiller à l'existence d'infrastructures adaptées et d'une offre si possible française ou européenne. Il faut évidemment que les mesures soient acceptables pour le secteur. Pour ces raisons tenant à l'équilibre entre transition écologique et compétitivité du secteur, je demande le retrait des amendements de suppression ; à défaut, je leur donnerai un avis défavorable.

M. Martial Saddier. Nous avons bien entendu qu'il s'agissait de tracer une trajectoire. Néanmoins, l'article 30 pose les bases d'une hausse de la fiscalité. Incluez-vous dans cette trajectoire le transport des produits agricoles et des matériaux de travaux publics, comme cela a souvent été le cas par le passé ?

Mme Bénédicte Peyrol. M. Saddier vient d'ouvrir la discussion que je voulais engager à l'occasion de l'examen de l'article 30. La TICPE donne actuellement lieu à vingt-trois dépenses fiscales, qui sont régulièrement mises en cause, depuis les années 2010, par de multiples rapports, le dernier en date étant le « budget vert ». Nous devons définir des trajectoires de sortie de ces dépenses fiscales ; ainsi, pour le secteur du bâtiment, nous avons voté une telle trajectoire dans le cadre de la loi de finances pour 2020 et d'une loi de finances rectificative ultérieure. L'article 30 propose une bonne méthode de travail, mais c'est dans des lois de finances et dans des lois de programmation des finances publiques qu'il faudra définir

ces trajectoires, lesquelles devront faire l'objet de négociations par filière – le Gouvernement a déjà engagé des discussions avec les entreprises de transport routier de marchandises – et prendre en compte les spécificités européennes ainsi que le contexte global de compétitivité qui caractérisent le secteur.

J'insiste sur la méthode : à un moment ou un autre, il faudra définir des trajectoires de sortie pour tous les secteurs. Lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2020, j'avais défendu un amendement un peu provocateur visant à mettre fin à ces dépenses fiscales dans un délai de dix ans – ce n'est pas forcément la bonne méthode, car certains secteurs d'activité auront peut-être besoin de beaucoup plus de temps. Quoi qu'il en soit, il faut engager cette discussion. Nous sommes à un tournant. Le plan de relance nous permet de transformer notre industrie : il faut saisir cette occasion, en engageant une concertation avec les filières concernées et en accompagnant ces dernières.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je tiens à rassurer M. Saddier : l'article 30 traite du transport routier de marchandises, et non de la fiscalité agricole.

En outre, je salue le travail réalisé par Bénédicte Peyrol, notamment dans le cadre du « budget vert », qui fait de nous des précurseurs : la France est l'un des seuls pays à avoir mis au point cette méthode, qui permet aussi d'éclairer la représentation nationale. Un grand merci, ma chère collègue !

La commission rejette les amendements.

Suivant l'avis du rapporteur, elle rejette les amendements identiques CS248 de M. Michel Vialay, CS2568 de M. Charles de Courson et CS3221 de M. Jean-Marie Sermier.

Amendements identiques CS166 de M. Vincent Descoeur et CS247 de M. Michel Vialay.

M. Vincent Descoeur. Le ministère des transports a mis en place un groupe de travail chargé d'établir un constat partagé quant aux solutions de décarbonation des véhicules de transport. Nous souhaitons que l'article 30 rappelle la nécessité de tenir compte des conclusions de ce groupe de travail, qui devront s'appuyer sur un état des lieux des différentiels de fiscalité à l'échelle européenne, avant d'envisager toute trajectoire à la hausse de la fiscalité applicable au secteur du transport routier de marchandises. Dans le cas contraire, cette taxation serait purement punitive, dans la mesure où les transporteurs ne pourraient pas disposer de véhicules de substitution.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Même si l'article 30 est avant tout programmatique et que la trajectoire évoquée devra trouver une traduction dans une loi de finances, il n'est pas nécessaire de chercher à en amoindrir la portée. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous avons commencé à évaluer les besoins énergétiques du secteur aux horizons 2030 et 2050, en tenant compte de la progression de l'offre de véhicules de mobilité lourde adaptés au transport routier de marchandises. Le rapport relatif à la décarbonation que vous avez évoqué viendra nourrir ce

travail de planification que nous menons actuellement. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Amendements identiques CS392 de Mme Valérie Beauvais, CS421 de M. Martial Saddier, CS2511 de M. Pierre Venteau, CS2566 de M. Charles de Courson, CS4236 de M. Arnaud Viala et CS4940 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Martial Saddier. L'enjeu écologique est évidemment important en matière de fiscalité des carburants, mais la compétitivité économique des acteurs concernés par cette nouvelle trajectoire est tout aussi essentielle. Nous devons également investir, en amont, pour trouver des solutions techniques de remplacement – dans l'agriculture et dans le BTP, il n'en existe pas encore. Il va falloir un peu de temps avant d'inventer une pelle mécanique de 100 tonnes fonctionnant à l'énergie électrique !

M. Jean-Marie Sermier. Le camion restera un outil essentiel pour le transport de marchandises. Même si une partie du fret routier est transférée vers les chemins de fer ou les fleuves, il faudra toujours des camions pour transporter les marchandises du nœud ferroviaire ou fluvial où elles seront arrivées jusqu'à leur destination finale.

Quelque 600 000 camions et tracteurs roulent sur nos routes ; ils sont généralement remplacés tous les trois à six ans. Ainsi, dans six ans, les transporteurs auront probablement changé la totalité des camions actuellement en circulation. En quelques années, ils ont déjà fait beaucoup d'efforts, si bien que la plupart des moteurs respectent aujourd'hui la norme Euro 6, mais nous ne sommes pas capables de leur proposer une technologie de remplacement. Le recours à l'hydrogène implique une multiplication des coûts par trois ou quatre, tandis que les moteurs électriques ont une autonomie inférieure à 100 kilomètres. Avant de pénaliser ce secteur, nous devons donc trouver une solution technologique. C'est tout le sens de nos amendements. Dans le cas contraire, les entreprises de transport routier iront s'établir dans d'autres pays, notamment chez nos amis espagnols et allemands.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable.

Vous avez raison, monsieur Sermier, nous devons œuvrer en faveur d'une convergence de cette fiscalité au niveau européen, avec l'objectif d'un non-remboursement de la TICPE en 2030, comme le prévoit l'article 30. Cette trajectoire sera véritablement fixée au lendemain de la présidence française de l'Union européenne.

S'agissant des solutions de remplacement offertes aux transporteurs routiers, un travail important est mené par le ministère des transports, qui y consacrera les moyens nécessaires, en lien avec l'ensemble des forces vives du secteur.

Le secteur du transport routier, très présent pendant la crise sanitaire, a montré son rôle stratégique pour notre pays. Il ne s'agit pas de tuer la filière, mais de l'accompagner dans sa transition énergétique et écologique. Nous y reviendrons un peu plus tard, lors de l'examen d'autres amendements.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Il y a quelques jours, à l'occasion d'un déplacement dans le nord de la Franche-Comté, j'ai visité un site de l'entreprise Gaussin,

qui commercialise depuis cinq ou six ans des camions lourds électriques ou à hydrogène. Il existe donc une offre française. Se posent maintenant la question de la massification de la production, ainsi que celle des investissements, notamment publics – mais les investissements dans la filière de l’hydrogène sont massifs, si bien que la France a tous les atouts pour en devenir un leader. Se pose enfin le problème du prix. Grâce aux effets conjugués des investissements, de la massification de la production, des choix technologiques et énergétiques que nous ferons et des aides et subventions que nous accorderons, nous pourrons obtenir des prix acceptables et assurer la soutenabilité de la filière.

J’en viens à la question du report modal. Dans le cadre du plan de relance, plus de 450 millions d’euros seront investis, en deux ans, en faveur du transport fluvial et maritime. Quant au fret ferroviaire, il fait l’objet d’un plan d’investissement massif comme il n’en a pas existé depuis longtemps.

Enfin, la compétitivité de la filière tient aussi à la protection sociale. Des avancées ont été obtenues, notamment dans le cadre du paquet mobilité. La concurrence étant souvent intra-européenne, il faudra cependant continuer à progresser. Ce que je dis pour le transport routier de marchandises vaut aussi pour le transport aérien et le transport maritime. Sur le plan technique, la *task force* évoquée par M. Descoeur rendra ses conclusions en juin prochain. Un travail de fond sera également engagé à l’occasion de la présidence française de l’Union européenne.

M. Jean-Marie Sermier. Je vous remercie, monsieur le ministre délégué, d’avoir cité la Bourgogne-Franche-Comté, qui est effectivement une terre de création de véhicules et qui s’enorgueillit de développer cette technologie d’excellence. Vous l’avez dit vous-même, il faut maintenant massifier la production. J’ai rappelé tout à l’heure que 600 000 camions et tracteurs circulaient sur les routes de France et qu’ils étaient remplacés à peu près tous les six ans. Nous avons donc besoin d’environ 100 000 nouveaux véhicules par an ; or seuls quelques camions électriques ou à hydrogène sont construits chaque année. Si les transporteurs nous demandaient l’année prochaine de leur vendre 100 000 camions, nous serions bien incapables de les produire ! Nous partageons votre objectif – il faut accompagner la transition énergétique et inciter l’ensemble des transporteurs routiers à adopter des systèmes propres, entièrement décarbonés –, mais nous contestons votre calendrier. Nous pouvons faire confiance aux transporteurs routiers français, qui ont déjà réalisé un effort extraordinaire en se conformant à la norme Euro 6, mais nous devons leur laisser du temps.

Mme Bénédicte Peyrol. Faut-il viser l’année 2030 ? Nous ne le savons pas. Des discussions européennes vont s’engager, qui aboutiront ou non. Il y a effectivement un enjeu de compétitivité. Il est envisagé d’étendre le système communautaire d’échange de quotas d’émission, dit EU ETS, au secteur du transport routier de marchandises : ce serait la meilleure solution. Mais ne nous faites pas dire ce que nous n’avons pas dit : il conviendra d’étudier les capacités de transformation de la filière avant de décider de supprimer le mécanisme de remboursement de la TICPE. Nous devons nous donner un horizon en fixant une trajectoire : c’est ce que fait l’article 30, donc l’aspect normatif est tout de même assez limité.

La commission rejette les amendements.

Amendements identiques CS246 de M. Michel Vialay, CS2564 de M. Charles de Courson et CS4939 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. Nous demandons la suppression de l'échéance du 1^{er} janvier 2030.

M. Jean-Marie Sermier. Ces amendements témoignent de notre bonne foi : ils ne remettent absolument pas en cause l'objectif ni la trajectoire, mais visent simplement à supprimer l'échéance du 1^{er} janvier 2030. Nous savons en effet qu'il est impossible d'atteindre notre objectif à cette date. La suppression du reversement d'une partie de la TICPE en 2030 sans qu'il soit techniquement possible de remplacer les modèles de camions existants serait perçue par les transporteurs routiers comme une punition.

M. Denis Sommer. Je m'inscris en faux contre le raisonnement de Jean-Marie Sermier, que je juge totalement contre-productif. Vendredi dernier, j'ai visité avec M. le ministre délégué le centre d'expertise mondial de Faurecia dédié aux systèmes de stockage à hydrogène. Les investissements dans cette filière sont très capitalistiques ; si nous ne fixons pas une échéance relativement brève, à dix ans, les investisseurs ne seront pas au rendez-vous car les conditions de la rentabilité et de l'industrialisation des systèmes ne seront pas réunies. Il faut, au contraire, donner aux investisseurs une perspective et leur dire qu'il y aura, dans dix ans, une demande de 100 000 camions et tracteurs par an. Si nous ne le faisons pas, le marché ne s'organisera pas. C'est pourquoi nous devons maintenir l'échéance de 2030, qui donne de la visibilité à celles et ceux qui croient à ces technologies et ont envie de les développer.

M. Jean-Marie Sermier. M. Sommer est très compétent en matière de véhicules, puisqu'un site majeur de production d'automobiles Peugeot est implanté dans sa circonscription, mais il faut bien savoir de quoi l'on parle. Vous voulez favoriser les investissements dans la filière de l'hydrogène en punissant les transporteurs ; ce n'est pas la solution. Il faudrait mener une action positive en encourageant la filière, comme vous le faites dans le cadre du plan de relance. Il est possible de passer d'un moteur thermique à un moteur à hydrogène grâce au mécanisme duetrofit. Continuons à avancer dans ce domaine, encourageons la recherche sur le gaz et les biocarburants, mais ne punissons pas les transporteurs, qui n'y sont pour rien dans le fait que l'hydrogène n'avance pas assez vite !

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

Amendement CS787 de Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Certains députés de la majorité ont tenté de rassurer nos collègues qui s'inquiétaient de cette mesure en leur expliquant qu'elle était purement cosmétique et ne changeait strictement rien.

Le principal émetteur de gaz à effet de serre dans le secteur des transports est la voiture individuelle. Il faut encourager l'usage du train, du vélo, des véhicules à faibles émissions et augmenter le nombre de passagers par véhicule ; or le projet de loi ne contient aucune mesure forte allant dans ce sens.

Le transport routier représente, quant à lui, 20 % des émissions du secteur des transports. Il existe des leviers de réduction de ces émissions, qui ne sont pas mobilisés par le présent texte : je pense à la planification de la logistique, qui pourrait être rendue plus

efficace, au ferroutage et à l'utilisation de camions à faibles émissions. J'entends dire que les technologies de remplacement n'existent pas : c'est totalement faux. Le problème réside dans la capacité des PME à supporter la charge financière que représentent les investissements dans le transport propre.

Enfin, le Conseil d'État a souligné que cet article était malheureusement dépourvu de portée normative.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous devons prendre le temps de construire, ensemble, une trajectoire jusqu'à 2030. Il me semble prématuré de supprimer le remboursement de la TICPE dès 2023, *a fortiori* dans un cadre très concurrentiel. Mme Peyrol l'a rappelé, le secteur du transport routier de marchandises n'est pas un secteur franco-français. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Plus que jamais, nous agissons en faveur du report modal, de l'amélioration de la logistique et du ferroutage. Les chiffres sont éloquents : dans le cadre du plan de relance, près de 5 milliards d'euros sont alloués au secteur ferroviaire, et des investissements massifs sont prévus en faveur de la logistique portuaire, fluviale et maritime.

Le véritable enjeu ne concerne pas la technologie, qui commence à exister, mais plutôt la massification de la technologie, et donc le prix. Au-delà de la trajectoire carbone, nous devons travailler sur les aides, les subventions et les investissements publics à réaliser pour soutenir ces solutions d'avenir. Nous devons aussi améliorer les conditions sociales de ces différents secteurs, fortement fragilisés du fait de la concurrence intra-européenne ; des avancées considérables ont été obtenues récemment, mais elles doivent être poursuivies. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Delphine Batho. La Convention citoyenne pour le climat a proposé une trajectoire de sortie des avantages fiscaux sur le gazole d'ici à 2030. Une autre trajectoire avait été proposée par l'Assemblée nationale en 2016. Or le présent projet de loi ne comporte pas de trajectoire : il n'affiche qu'une vague intention et annonce un rapport que le Gouvernement remettra au Parlement.

Par ailleurs, le Haut Conseil pour le climat considère, dans son avis sur le projet de loi, que « ces délais sont manifestement incompatibles avec le rythme attendu de l'action contre le changement climatique et le rattrapage du retard pris par la France dans l'atteinte de ses budgets carbone ».

J'entends ce que nous dit le Gouvernement à propos des questions sociales et économiques ainsi que de la concurrence déloyale qui s'exerce à l'échelle européenne, contre laquelle nous devons mener un combat majeur. Cependant, il aurait dû insérer dans ce texte des dispositions beaucoup plus précises qui auraient envoyé, comme l'a très bien expliqué Denis Sommer, le signal attendu pour la transformation indispensable du secteur du transport routier.

M. François-Michel Lambert. Depuis ce matin, nous sommes arc-boutés sur les camions : nous nous demandons s'il faut supprimer certaines mesures fiscales sur le carburant, nous discutons des évolutions technologiques dont pourraient bénéficier ces véhicules... Cependant, le projet de loi ne comporte aucune disposition visant à remédier à la désorganisation des flux de marchandises. La France est classée seizième dans le monde et

huitième en Europe s'agissant de la performance logistique : autant dire que nous ne sommes pas très bons. Un rapport publié en novembre 2012 estime entre 20 et 60 milliards d'euros le montant des pertes que nous subissons du fait de cette mauvaise organisation du système. Malgré la stratégie nationale « France logistique 2025 », je déplore une absence complète de stratégie dans ce domaine, si je mets de côté les mesures de défiscalisation en faveur des camions et des entrepôts.

M. Nicolas Turquois. En proposant d'avancer à 2023 la suppression du remboursement de la TICPE, vous agitez un chiffon rouge. Pensez à tous les blocages qu'ont suscités, depuis dix ans, les contraintes qu'on a voulu imposer trop rapidement aux professionnels de ce secteur. Lors du précédent quinquennat, un mouvement s'était formé contre l'écotaxe. Quant aux gilets jaunes, ils ne protestaient pas contre des mesures relatives aux camions, mais la logique était la même. Lorsqu'on ne prévoit pas assez de temps pour mettre en œuvre une telle réforme, on provoque des blocages et, finalement, on perd plus de temps que si l'on avait tracé une trajectoire plus longue. L'échéance de 2030 est à la fois suffisamment lointaine pour que les professionnels aient le temps de s'adapter et suffisamment ambitieuse s'agissant d'une transformation majeure qui sera réalisée en une dizaine d'années.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Même quand nous travaillons très sérieusement avec les filières, même quand nous nous donnons du temps – car nous savons que la technologie demande du temps –, même quand nous mettons la pression sur l'Europe, même quand nous construisons une trajectoire très précise, avec des dates avec des engagements, nous suscitons des réactions presque caricaturales. Ce phénomène est symptomatique depuis le début de l'examen du projet de loi. Certains nous reprochent systématiquement d'aller trop vite ; d'autres déplorent tout aussi systématiquement que nous allions trop lentement. Ces deux postures assez caricaturales m'encouragent et me font penser que nous avons atteint l'équilibre nécessaire.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CS2284 de M. Bertrand Pancher et CS4742 de Mme Nadia Essayan et amendement CS2500 de M. Pierre Venteau (discussion commune).

M. François-Michel Lambert. Cet amendement est très loin de la caricature esquissée par le rapporteur général, dont je déplore la tentation de créer des tensions. Nous allons continuer à défendre ardemment nos convictions.

Ici, Bertrand Pancher propose d'ajouter « en encourageant le transport combiné ainsi que le fret ferroviaire et fluvial ». Vous le voyez, monsieur le rapporteur général, nous ne critiquons pas frontalement le projet de loi et mon intervention précédente ne portait pas sur l'amendement de Mme Batho, mais sur l'absence de prise en considération du système organisationnel – ce qu'on appelle la logistique. Je le répéterai aussi souvent qu'il le faudra : la France est toujours seizième au niveau mondial et huitième au niveau européen dans ce secteur. Elle perd entre 20 et 60 milliards d'euros par an du fait de la désorganisation de son système de transport de marchandises.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable. Nous partageons votre volonté d'encourager le transport combiné. Des investissements massifs sont nécessaires.

Mais votre amendement s'insère dans les dispositions relatives aux aides au verdissement du transport routier de marchandises. Nous débattons du développement des incitations au transport combiné et au report fluvial et ferroviaire aux articles 31 à 33.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Avis également défavorable. Nous menons trois actions concomitantes en matière de transport combiné : la relance de trois autoroutes ferroviaires – Calais-Sète, Cherbourg-Bayonne et l'axe Perpignan-Rungis que nous souhaitons étendre au sud vers Barcelone et, au nord, vers les ports de Dunkerque et d'Anvers – ; le soutien des opérateurs de fret ferroviaire, qui ont beaucoup souffert pendant la crise ; la subvention de segments de marché particulièrement déficitaires, notamment le transport combiné et celui par wagon isolé. Ce sont des modes de transport stratégiques mais dont la « rentabilité » économique n'est pas assurée. C'est pourquoi nous faisons preuve d'un grand volontarisme politique car ils doivent être fermement soutenus.

Mme Delphine Batho. Monsieur le rapporteur, vous affirmez que le projet de loi propose une trajectoire. C'est un mensonge et nous savons lire. Il y a quelques instants, vous avez d'ailleurs répondu aux collègues qui souhaitaient supprimer les dispositions sans portée normative de l'article 30 « ne vous inquiétez pas, le texte n'a aucune portée normative ».

Monsieur le rapporteur général, il est dangereux de dire que le Haut Conseil pour le climat ou le GIEC sont dans une posture. Ce n'est pas acceptable ! Malheureusement, le constat scientifique est implacable : il faut aller vite. Ce n'est pas une posture politique de le répéter puisqu'il s'agit des conclusions des scientifiques...

M. François-Michel Lambert. Monsieur le ministre, vous n'étiez pas là hier mais, à l'article 29, nous avons adopté l'amendement CS4043 de Mme Luquet, ainsi que d'autres amendements relatifs au transport intermodal de passagers. Aujourd'hui, nous débattons du transport intermodal de marchandises. Si vous préférez les propositions de la majorité, votez l'amendement de M. Venteau plutôt que celui de M. Pancher, mais envoyez un signal fort et clair !

Hier, nous avons aussi envoyé des signaux forts et nets aux gros véhicules avec un tout petit moteur électrique – ils auront parfaitement le droit de circuler dans les zones à faibles émissions (ZFE) et en ville. Mais nous avons envoyé beaucoup moins de signaux aux vélos...

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Monsieur le ministre, je ne vous ai pas beaucoup entendu parler de transport fluvial. Or le report modal ne peut se faire qu'avec le soutien de ce dernier. Éluë des Hauts-de-France, je connais bien notre retard en la matière : en Belgique, le transport fluvial est trois fois plus important.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements identiques CS5255 de Mme Valérie Beauvais, CS5258 de M. Martial Saddier, CS5267 de M. Charles de Courson, CS5273 de M. Arnaud Viala, CS5276 de M. Jean-Marie Sermier, CS5347 de M. Vincent Descoeur et CS5350 de M. Michel Vialay.

M. Martial Saddier. Mon amendement est similaire à celui de Mme Beauvais. Nous ne savons pas quels secteurs seront touchés par ces modifications. L'harmonisation

européenne est un préalable indispensable avant toute décision afin de ne pas mettre à mal, voire détruire, notre filière transport.

M. Jean-Marie Sermier. Je déplore les propos inutilement provocateurs du rapporteur général qui considère comme caricaturales les propositions des différentes oppositions. Nous ne doutons pas que vous avez travaillé. Mais c'est le cas de tous les groupes, qui ont aussi rencontré les organisations professionnelles, les transporteurs sur le terrain, etc. Vous n'avez pas le monopole de la raison ! Revenons à l'essentiel, c'est-à-dire des propositions constructives.

Notre amendement rappelle qu'il faut tenir compte de la fiscalité européenne. Si la concurrence existe dans toutes les filières, notamment l'industrie et ses usines, l'usine d'un transporteur routier, c'est son camion et il peut passer d'un pays à l'autre très facilement. Nous devons donc être particulièrement attentifs à l'avenir des transporteurs routiers français.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit d'appeler à une convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen. Notre amendement rejoint les propos de M. le rapporteur et du ministre et devrait donc les satisfaire.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable. Il ne faut pas que la trajectoire que nous souhaitons mener au niveau européen soit conditionnelle. Il convient au contraire de l'affirmer et de la construire dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne, afin d'atteindre le non-remboursement de la TICPE en 2030.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je partage les propos du rapporteur. Je vous demanderai de bien vouloir retirer vos amendements. À défaut, mon avis sera défavorable.

La commission rejette les amendements.

Amendement CS2790 du rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Dans le cadre des discussions que nous devons mener lors de la présidence française de l'Union européenne, la fiscalité à l'échelle européenne est un sujet majeur, mais l'harmonisation et le renforcement de la réglementation sociale du transport routier de marchandises le sont tout autant. En effet, l'actuelle distorsion de concurrence entre les différents acteurs pénalise le transport routier français de marchandises. Mon amendement vise donc à inscrire cet objectif dans le projet de loi.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. J'y suis très favorable pour deux raisons. La distorsion de concurrence est réelle et elle s'exerce dans le transport routier de marchandises depuis plusieurs décennies au détriment du pavillon français. Mais c'est également vrai pour le transport aérien ou maritime. Il est donc urgent de prolonger les avancées liées à l'adoption du Paquet mobilité 2020, dont les conséquences, très pratiques, améliorent la vie quotidienne des routiers, tout en renforçant notre compétitivité.

Ce sera d'autant plus important que la reprise économique pourrait entraîner des stratégies de prédation commerciale ou, *a minima*, de très forte concurrence de la part de ceux qui ont bénéficié de ce cadre de concurrence inéquitable.

M. Dominique Potier. Nous soutenons l'amendement du rapporteur. La présidence française est l'occasion de recycler l'ensemble des taxes et de les affecter aux filières afin de permettre l'évolution des technologies, mais aussi des modalités de transport. Ainsi, des groupements d'intérêt économique multimodaux pourraient bénéficier de la taxe carbone pour engager des transformations, tout en renforçant notre économie.

M. Martial Saddier. Avec mes collègues Les Républicains, nous avons défendu des amendements appelant à l'harmonisation européenne. Cela inclut bien évidemment l'harmonisation sociale.

J'ajoute qu'en tant que député de Haute-Savoie, je suis proche du tunnel du Mont-Blanc et, avec ma collègue Véronique Riotton et tous nos amis savoyards, nous subissons les conséquences et les nuisances du transport routier, tout en constatant les excès et les abus de certains transporteurs. Le groupe LR est donc extrêmement favorable à cet amendement.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques CS5254 de Mme Valérie Beauvais, CS5257 de M. Martial Saddier, CS5266 de M. Charles de Courson, CS5272 de M. Arnaud Viala, CS5275 de M. Jean-Marie Sermier, CS5346 de M. Vincent Descoeur et CS5349 de M. Michel Vialay.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de supprimer la date butoir du 1^{er} janvier 2030 et d'ajouter une clause de rendez-vous. Les différents acteurs concernés établiront ainsi un état des lieux en fonction des données disponibles – offre de véhicules lourds à motorisation alternative ou réseau d'avitaillement, par exemple. Cela permettrait de prendre une décision en toute connaissance de cause.

M. Vincent Descoeur. Il faut attacher de l'importance aux conclusions du groupe de travail concernant les solutions de transition qui pourraient être proposées aux transporteurs.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous partageons votre objectif mais il me semble difficile de préciser dans la loi que de tels groupes de travail doivent être « initiés » par le ministère des transports. Mon avis sera donc défavorable pour des raisons légistiques.

M. Vincent Descoeur. Il s'agissait simplement de saluer cette initiative et de faire plaisir au ministre !

La commission rejette les amendements.

Amendement CS2389 de M. Vincent Ledoux.

M. Antoine Herth. Nous souhaitons préciser que le rapport examine la contribution des dispositifs d'aide publique au développement au verdissement des parcs de véhicules lourds des pays en voie de développement. Quand on modernise le parc de véhicules en Europe, on constate souvent que ceux-ci ont une seconde vie de l'autre côté de la Méditerranée. Or les enjeux climatiques sont planétaires et il faut prendre en considération les besoins de nos partenaires africains.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends l'objectif de votre proposition, mais il n'est pas nécessaire d'inclure des dispositions sur l'aide publique au développement à l'article 30 puisqu'un important projet de loi vient d'être adopté sur cette thématique.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement. L'ambition est intéressante, et probablement nécessaire, mais je partage les propos du rapporteur. En outre, les grands projets de coopération géopolitique s'inscrivent dans la filière énergétique, notamment pour la production d'hydrogène vert.

M. Antoine Herth. Avec mon collègue Ledoux, nous allons le retravailler sous un autre angle pour la séance publique.

L'amendement est retiré.

Amendement CS5367 du rapporteur et sous-amendement CS5380 de M. Dominique Potier.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il s'agit d'un amendement transpartisan puisqu'il a fait l'objet d'échanges avec M. Potier : il vise à ce que le rapport étudie également les modalités du soutien à la transition énergétique du secteur, notamment par le renouvellement des parcs de véhicules ou leur transformation.

M. Dominique Potier. Je suis très heureux de ce dialogue avec le rapporteur. Mon sous-amendement vise toujours les mêmes objectifs : l'harmonisation sociale et le recyclage d'une taxe affectée, même si je sais que le Gouvernement n'aime généralement pas ce type de taxe. Nous plaidons pour un contrat de filière et défendrons la même option pour les engrais azotés, le BTP, la logistique et la mobilité.

Je souhaiterais également que nous réfléchissions d'ici la séance à l'idée innovante de groupements d'intérêt économique territorialisés. Je ne parle pas de groupements nationaux ou internationaux qui seraient à la main de grands opérateurs, mais d'une gestion des ressources issues de ces taxes à l'échelle territoriale. Ainsi, un opérateur fluvial pourrait s'associer à un opérateur ferroviaire et à des transporteurs routiers afin de trouver, ensemble, des solutions au service de l'industrie et de l'économie.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je suis favorable à l'amendement ainsi sous-amendé. Je partage l'analyse de M. Potier sur la production décarbonée. Nous portons une attention particulière à la filière du recyclage, au cœur de l'analyse en cycle de vie, fondamentale aux transitions des secteurs.

M. Martial Saddier. Depuis le début de la matinée, avec MM. Sermier et Descoeur, nous sommes souvent intervenus sur l'absolue nécessité d'offrir à la filière des alternatives – c'est-à-dire des solutions techniques. L'amendement du rapporteur est la concrétisation de ce plaidoyer. Nous ne pouvons que le soutenir puisqu'il va dans le même sens que nos propos !

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** le sous-amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement ainsi sous-amendé.*

Amendements identiques CS5253 de Mme Valérie Beauvais, CS5256 de M. Martial Saddier, CS5259 de Mme Danielle Brulebois, CS5265 de M. Charles de Courson, CS5268 de Mme Laurianne Rossi, CS5271 de M. Arnaud Viala, CS5274 de M. Jean-Marie Sermier, CS5345 de M. Vincent Descoeur et CS5348 de M. Michel Vialay.

M. Martial Saddier. Il faudra tenir compte du résultat du groupe de travail et des différents rapports pour élaborer le calendrier d'harmonisation fiscale, afin qu'il ne s'agisse pas que d'affichage – je ne dis pas que c'est l'esprit du Gouvernement. Si c'est jouable techniquement et écologiquement, et qu'il y a consensus, on le fait ; par contre, si la date ne permet pas d'obtenir ce consensus, ne soyons pas dogmatiques sur cette date.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de s'assurer de l'adéquation de l'offre et de la demande. Il va nous falloir 100 000 nouveaux camions ou tracteurs par an. Aurons-nous suffisamment d'hydrogène vert ? Aurons-nous suffisamment de stations d'avitaillement ? Il faut des réponses avant de prendre des décisions.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement fait la synthèse de nos préoccupations : il faut s'assurer d'une offre suffisante et d'une alternative à proposer aux entreprises, mais aussi d'un calendrier soutenable.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je suis défavorable à ces amendements car la date de 2030 est importante. En outre, l'article 30 est programmatique et fera donc l'objet de traductions, en particulier dans les projets de loi de finances. Je ne doute pas que nous tiendrons alors compte de l'évolution de la technologie.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous travaillons sur l'ensemble du champ – production, distribution, stockage et recyclage – en matière d'électrification des véhicules légers et d'utilisation de l'hydrogène pour la mobilité lourde. Les deux bornes – 2030 et 2050 – nous permettront de vérifier que nos hypothèses sont bien compatibles avec une production décarbonée et des usages massifiés. Je vous demanderai donc de bien vouloir retirer vos amendements.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte l'article 30 modifié.

Section 2 **Autres dispositions**

Avant l'article 31

Amendement CS4984 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement prévoit que le Gouvernement remette un rapport au Parlement dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi, avant toute autre décision.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Votre amendement est satisfait puisque l'article 30 prévoit justement un rapport pour soutenir le développement de flottes captives d'entreprise plus respectueuses de l'environnement.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CS1766 de Mme Jennifer de Temmerman, CS2849 de M. Matthieu Orphelin, CS4643 de M. Jean-Charles Colas-Roy et CS4815 de Mme Sira Sylla.

Mme Delphine Batho. Le ministre a rappelé la difficulté à évoluer sur la question de la TICPE applicable au transport routier. Il a souligné – à juste titre – que plusieurs gouvernements s'y sont cassé les dents. L'amendement vise donc à prévoir clairement la trajectoire dans le projet de loi, et à faire en sorte qu'elle soit lisible, et légitime. C'est pourquoi il faut s'appuyer sur les propositions de la Convention citoyenne pour entraîner tous les acteurs, et non renvoyer à la loi de finances. Cette dernière option plaçant le débat dans un autre contexte que celui de la lutte contre le changement climatique, vous prenez le risque de l'échec.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends l'objectif de ces amendements : vous voulez acter immédiatement et directement le non-remboursement de la TICPE. J'entends votre critique quant à l'incertitude, mais le secteur du transport routier de marchandises n'est pas franco-français. Nous devons donc absolument mener les discussions à l'échelle européenne. Ensuite, nous réfléchissons à une trajectoire pragmatique et solide. C'est la méthode que nous avons adoptée à l'article 30. Je suis donc défavorable à vos amendements.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous l'avons déjà expliqué, l'action suppose un continuum, sur lequel nous allons agir de façon volontaire : alternatives techniques, rééquilibrage modal, harmonisation sociale. Agir uniquement sur la taxation, tel que vous le proposez, reviendrait à aggraver le différentiel de compétitivité, déjà important, et à favoriser les poids lourds étrangers qui dimensionnent leurs trajets pour faire le plein avant notre frontière. En effet, en moyenne, les taxes françaises sont à 45 centimes par litre. Seuls les Allemands sont au-dessus – à 47 centimes – alors que les Espagnols sont à 33 centimes, les Belges à 35 centimes par litre et les Italiens à 0,40.

La commission rejette les amendements.

Amendement CS606 de Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Le secteur aérien est en dehors des écrans radars de la lutte contre le changement climatique : il n'est pas visé par l'accord de Paris sur le climat, ses émissions ont augmenté de 50 % en trente ans et augmentent toujours au rythme de 5 % par an. L'amendement vise à remettre en cause l'exonération de TICPE sur le kérosène utilisé par les avions. J'espère que nous pourrons avoir un débat approfondi sur ce sujet à l'occasion de l'examen des prochains articles.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Effectivement, nous débattons du secteur aérien à l'article 35. Comme le secteur routier de marchandises, le transport aérien est européen,

voire mondial. Une taxation purement française viendrait percuter de plein fouet la compétitivité de l'aviation nationale et les entreprises seraient rachetées par des compagnies étrangères. Ce n'est pas l'objectif que nous poursuivons. Mon avis sera donc défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Notre philosophie est la même que pour les autres secteurs du transport : il faut agir sur le continuum. Concernant les alternatives technologiques, les choses vont vite, avec le lancement dès cette année d'une filière de biocarburants aéronautiques français durables. Nous réfléchissons également à l'optimisation des trajectoires, à l'électrification des aéroports et je ne parle pas du saut technologique que constitueront l'hybridation et l'hydrogène.

Le pavillon français a été très largement affaibli par la concurrence intra-européenne, mais le secteur a un avantage sur les autres : nous maîtrisons une partie de l'offre, avec une industrie aéronautique d'envergure mondiale. Nous pouvons donc aller beaucoup plus vite et 1,5 milliard d'euros d'investissements sont inscrits dans le Plan de relance pour les trois prochaines années.

Enfin, madame Batho, les prévisions de croissance à venir sont assez largement hypothétiques du fait de la crise. La réalité du secteur, c'est une baisse d'activité de 70 % l'année dernière, de 50 % cette année et des incertitudes.

Mme Delphine Batho. Bien sûr, il ne faut pas uniquement se préoccuper de la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation en France, mais nous légiférons pour la France...

J'espère que nous allons prendre le temps d'un vrai débat. Monsieur le ministre, l'avion à hydrogène, ce n'est pas pour demain matin ! Or c'est entre maintenant et 2030 qu'il faut réduire les émissions. Il va donc bien falloir agir.

Enfin, malgré la situation actuelle, liée à la pandémie, le secteur prévoit une reprise de la croissance du trafic aérien et une nouvelle multiplication par deux du trafic passagers entre maintenant et 2035. Ce n'est assurément pas soutenable pour la planète.

La commission rejette l'amendement.

Amendements CS2852 de M. Matthieu Orphelin, CS2599 de Mme Laurianne Rossi, CS2726 de M. Saïd Ahamada et CS2589 de Mme Laurianne Rossi (discussion commune).

Mme Delphine Batho. L'amendement concerne le transport maritime.

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

Amendement CS4981 de M. Jean-Marie Sermier, amendements identiques CS1748 de M. Thibault Bazin et CS4982 de M. Jean-Marie Sermier et amendement CS1751 de M. Thibault Bazin (discussion commune).

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CS4981 vise à encourager le développement des biocarburants avancés autres que ceux de type B100. Nous proposons un

allègement de la TICPE pour les biocarburants composés d'au moins 60 % d'esters méthyliques d'acides gras.

En guise de repli, l'amendement CS4982 tend à conduire une expérimentation.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends complètement votre objectif, mais il existe déjà des dispositifs permettant d'avoir une fiscalité réduite dans ce domaine, en particulier la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB). Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous utilisons, pour l'ensemble du secteur, une taxation incitative et des mandats d'incorporation. Je vous demande de retirer les amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

La commission rejette successivement l'amendement CS4981, les amendements CS1748 et CS4982 et l'amendement CS1751.

Amendements identiques CS670 de Mme Valérie Beauvais, CS1668 de Mme Véronique Louwagie et CS4977 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'encourager le déploiement de stations d'avitaillement pour le gaz naturel véhicule (GNV) et le bioGNV.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends, une fois de plus, l'objectif mais ces amendements posent un petit problème juridique. Ils ne modifieraient pas l'article du code général des collectivités territoriales relatif au contenu des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) mais celui qui a trait aux documents avec lesquels ces schémas doivent être compatibles ou qu'ils doivent prendre en compte. Il faudrait apporter une modification en vue de la séance.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je demande le retrait des amendements, sans quoi j'émettrai un avis défavorable. Il faut donner aux acteurs un cadre national clair afin de ne pas complexifier le déploiement au niveau territorial.

M. Jean-Marie Sermier. Nous allons retravailler les amendements d'ici à la séance.

Les amendements sont retirés.

Amendement CS4115 de M. Damien Adam, rapporteur thématique.

M. Damien Adam. Nous proposons de lancer une expérimentation relative à l'éco-combi dans le secteur du transport routier de marchandises – je rappelle qu'il s'agit d'atteler à un camion une semi-remorque supplémentaire, ce qui permet de transporter deux fois plus de marchandises – 66 palettes au lieu de 33 – avec le même véhicule. Il en résulte deux avantages immédiats : réduire le nombre de camions sur les routes et diminuer fortement, jusqu'à 20 ou 25 %, les émissions de gaz à effet de serre de ce secteur.

Pour la conduite de l'expérimentation, des portions de voies réservées à la circulation de ces véhicules pourraient être identifiées par un arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation, afin de garantir la sécurité routière.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il me semble que cela pourrait poser quelques problèmes, notamment en matière de sécurité. Je vous propose de retirer cet amendement, le temps d'avoir des précisions sur les risques éventuels.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Plusieurs rapports qui se sont intéressés au bilan coût/bénéfice montrent que la compensation des externalités négatives n'est pas évidente. Je vous demande de retirer et amendement et à défaut j'émettrai un avis défavorable.

M. François-Michel Lambert. L'amendement demande une expérimentation. Quand la fera-t-on ? Ce serait intelligent.

On a déjà fait certaines expérimentations, par exemple lorsqu'il a fallu évacuer les arbres abattus par la tempête Klaus en utilisant des camions de soixante tonnes – les élus des Landes le savent bien. On a eu recours à des chauffeurs étrangers, car les chauffeurs français ne savaient pas piloter ces engins, qui étaient précédés et suivis par d'autres véhicules.

Pourquoi ne pourrait-on pas laisser une expérimentation se dérouler, afin d'avoir des retours ? Si on ne le fait pas, à quel moment les choses changent-elles ? Est-ce seulement à coups de mesures fiscales et d'interdictions ?

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement est intéressant. Il pourrait s'inscrire dans le cadre d'une réflexion sur les véhicules autonomes : le camion de devant peut entraîner un train de camions derrière lui. C'est une solution respectueuse de l'environnement.

La commission rejette l'amendement.

Article 31 (article L. 3314-1 du code des transports et article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement) : *Formation à l'éco-conduite des conducteurs routiers professionnels*

Amendement CS2820 du rapporteur et amendement CS4943 de M. Jean-Marie Sermier (discussion commune).

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Mon amendement, à caractère rédactionnel, tend à retenir une formulation conforme à ce que prévoient des directives européennes de 2003 et 2018.

M. Jean-Marie Sermier. Nous proposons de retravailler l'article pour le rendre plus précis. J'en profite pour rappeler que l'éco-conduite est déjà répandue : les transporteurs routiers encouragent l'ensemble de leurs salariés à la pratiquer. L'article 31 permettra d'en faire plus mais je tiens à souligner l'engagement de ce secteur en faveur d'une conduite modérée et écologique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous avez raison de mettre en avant l'engagement des transporteurs routiers.

Je propose d'adopter plutôt mon amendement, qui reprend une formulation plus précise, issue des directives européennes.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Sermier, mais je lui suggère de retirer son amendement au profit de celui du rapporteur.

L'amendement CS4943 est retiré.

La commission adopte l'amendement CS2820.

Amendements identiques CS167 de M. Vincent Descoeur, CS260 de M. Martial Saddier, CS404 de Mme Valérie Beauvais, CS658 de M. Didier Le Gac, CS3273 de Mme Jacqueline Dubois, CS4350 de M. Arnaud Viala, CS4680 de Mme Nadia Essayan et CS4942 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit toujours de l'éco-conduite, optimisée et économe en carburant, dont les bénéfices écologiques et économiques sont évidents : nous proposons d'inclure le perfectionnement de la capacité à conduire dans le respect de l'environnement dans la formation continue obligatoire (FCO) des conducteurs routiers, qui est d'une durée de cinq jours tous les cinq ans. Cela relaie une préoccupation des chefs d'entreprise de ce secteur.

M. Martial Saddier. Je salue à mon tour les efforts énormes qui ont été réalisés au cours des dix dernières années en matière d'éco-conduite. Cela concerne le transport routier mais aussi les dameuses dans les stations de ski – elles sont équipées de radars – et les tracteurs agricoles.

Dans le secteur routier, cela repose sur des formations particulières pour les chauffeurs et des équipements qui coûtent souvent cher. Il faut reconnaître le travail déjà réalisé et inclure l'éco-conduite dans les formations obligatoires, afin de ne pas alourdir encore la formation des professionnels.

M. Jean-Marie Sermier. Je ne reviens pas sur la formation que nous proposons car elle a déjà été bien défendue.

Les transporteurs français font beaucoup d'efforts. Il serait intéressant qu'il en soit de même pour les camions étrangers qui circulent sur notre sol.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'article 31 ne créera pas une nouvelle formation et n'accélérera pas celle qui est prévue – je tiens à rassurer le secteur des transports, qui s'inquiète un peu sur ce point.

Ces amendements n'incluent la formation à l'éco-conduite que dans la formation continue et non dans la formation initiale, contrairement à ce que prévoit le projet de loi. J'émet donc un avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Amendement CS2821 du rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Comme précédemment, il s'agit d'assurer une harmonisation rédactionnelle avec les directives européennes, cette fois quant à la définition de l'éco-conduite.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 31, ainsi modifié.

Après l'article 31

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement CS3016 de Mme Fiona Lazaar.

Article 32 : *Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour mettre en place une contribution régionale sur le transport routier de marchandises*

Amendements de suppression CS168 de M. Vincent Descoeur, CS393 de Mme Valérie Beauvais, CS422 de M. Martial Saddier, CS868 de M. Julien Aubert, CS1131 de Mme Danielle Brulebois, CS1352 de M. Jacques Cattin, CS1702 de M. Xavier Breton, CS4240 de M. Arnaud Viala et CS4941 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. Nous voulons supprimer la possibilité qui serait donnée aux régions d'instaurer une écotaxe. Des questions se posent en effet, notamment au sujet de l'assiette de la taxe, des disparités qui verraient le jour entre les régions et des systèmes de perception qu'il faudrait déployer. Surtout, rien ne permet d'affirmer que cette nouvelle taxe et le renchérissement du prix du transport qui en découlera contribueront au report modal.

M. Martial Saddier. Les explications claires et précises de Vincent Descoeur valent aussi pour l'amendement CS422.

M. Jean-Marie Sermier. Nous ne sommes pas favorables au retour de l'écotaxe au niveau régional. Plusieurs questions se posent.

Je pense tout d'abord à nos amis alsaciens : il y a une taxe de l'autre côté du Rhin et il ne faut pas qu'il y ait un report des camions en Alsace.

Il y a ensuite d'autres problématiques : des camions sortent de l'autoroute sur quelques centaines de kilomètres pour emprunter une route nationale tout aussi efficace mais gratuite. Il faut trouver des solutions pour éviter un report des camions sur les routes départementales et nationales.

L'article 32 nous semble trop flou. On ne peut pas se lancer dans ces conditions dans l'instauration, par les régions, d'une nouvelle écotaxe.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il faut absolument conserver cet article du projet de loi. Il permettra de mieux en prendre les coûts liés à l'utilisation des infrastructures routières, ce qui est essentiel. Il faut en outre que les contributions soient adaptées aux besoins locaux. L'échelle régionale me paraît tout à fait adaptée, et je précise que le dispositif concernera l'ensemble des camions, français et étrangers. J'émetts un avis défavorable aux amendements.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le cas de l'Alsace a été évoqué à juste titre. Cet article permettra d'étendre le dispositif à d'autres régions. C'est une demande de certaines d'entre elles, dans une logique de différenciation. Avis défavorable à ces amendements de suppression.

M. Vincent Thiébaut. Cet article s'inspire de la disposition que nous avons adoptée dans le cadre de la loi relative aux compétences de la collectivité européenne d'Alsace. Beaucoup de questions se posent dans la région Grand Est, notamment au niveau du sillon lorrain : cette collectivité a demandé à avoir aussi la possibilité d'instaurer un tel dispositif.

L'article 32 est important dans la logique de différenciation qui a été soulignée par M. le ministre délégué. Il serait dommage de supprimer cette disposition qui apporterait une vraie réponse aux régions qui souhaitent agir.

M. Jean-Marie Sermier. Nous ne sommes pas contre une réflexion au niveau régional pour trouver des solutions sur le long terme, mais cet article, il faut bien le dire, est en train de recréer l'écotaxe.

M. Dominique Potier. Je remercie notre collègue alsacien d'avoir souligné qu'il était totalement aberrant de donner à la communauté européenne d'Alsace la capacité d'instaurer une taxe, qui conduirait évidemment à un report, sans permettre aux Lorrains d'agir sur leur sillon. C'est vraiment une anomalie.

Nous sommes pour une expérimentation, mais contre cet article. Compte tenu des reports possibles d'une région à l'autre, il faut, à terme, une harmonisation nationale et européenne. J'aimerais que le ministre ou le rapporteur nous dise, à l'occasion, si les expérimentations envisagées visent à établir, au-delà du délai de 24 mois qui est prévu, un schéma national et européen permettant d'assurer une juste taxation et une régulation des transports. Sinon, il y aura en permanence un report.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CS2832 du rapporteur.*

*Suivant l'avis du rapporteur, elle **rejette** l'amendement CS4701 de Mme Sylvie Bouchet Bellecourt.*

Amendement CS1297 de Mme Nathalie Bassire.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Les véhicules de livraison de colis aux consommateurs sont bien inclus dans la catégorie des véhicules de transport routier de marchandises. L'amendement est donc satisfait.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je demande également son retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CS238 de M. Michel Vialay, CS2501 de M. Pierre Venteau et CS2515 de Mme Nathalie Sarles.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. La modulation proposée est déjà prévue, notamment dans le cadre de la directive « Eurovignette ». Ces amendements étant satisfaits, je demande leur retrait.

La commission rejette les amendements.

Amendement CS5063 du rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Mon amendement précise que les contributions instaurées par les régions visent à permettre une meilleure prise en compte des coûts liés à l'utilisation des infrastructures routières mais aussi des externalités négatives qui sont générées par le transport routier de marchandises, comme la pollution atmosphérique et sonore.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques CS1667 de Mme Véronique Louwagie, CS4045 de M. Bruno Millienne et CS4976 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Florence Lasserre. Il s'agit de permettre aux régions de tenir compte du classement Crit'Air pour les contributions spécifiques sur le transport de marchandises. L'article 32 manquerait sa cible si on ne prenait pas en considération les progrès technologiques réalisés pour offrir aux transporteurs des solutions alternatives permettant d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de CO₂. Notre amendement est issu d'une proposition de l'Association française du gaz.

M. Jean-Marie Sermier. Nous demandons que la tarification tienne compte de la vignette Crit'Air.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends ces amendements qui visent à préciser l'article 32 mais il me semble important d'avancer dans le cadre d'une concertation. Ce n'est pas, à ce stade, au législateur de définir ces éléments. Je suis certain que l'ensemble des dispositifs nous seront présentés en détail par le Gouvernement, à l'issue d'une concertation, dans le cadre du projet de loi de ratification à venir.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Une modulation est déjà prévue par la directive Eurovignette en fonction des émissions de polluants atmosphériques. Je vous demande de retirer ces amendements qui sont satisfaits.

La commission rejette les amendements.

Amendement CS4989 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement tend à préciser la portée de l'habilitation donnée au Gouvernement et le champ de l'expérimentation afin que celle-ci soit bien en phase avec la proposition faite par la Convention citoyenne pour le climat et l'exposé des motifs du projet de loi.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je crois que nous partageons tous la volonté de reprendre les propositions de la Convention citoyenne pour le climat. Ce sera fait dans le cadre des concertations qui seront menées par le Gouvernement au cours des prochaines semaines. Votre amendement sera ainsi satisfait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CS4944 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. On voit bien que ce texte est encore flou : vous expliquez que les réflexions vont se poursuivre pendant plusieurs semaines.

Nous demandons la suppression de l'alinéa 2 qui montre que, pour vous, la réponse au dérèglement climatique se trouve uniquement dans la taxation.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. À partir du moment où on habilite le Gouvernement à prendre une ordonnance, pas mal de paramètres restent à définir. Avis défavorable à l'amendement.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur, elle rejette l'amendement CS3948 de M. Alexandre Holroyd.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CS2834 du rapporteur.

Amendement CS847 de M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Nous proposons d'exclure du champ d'application de l'article 32 les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, qui ont été regroupés au sein de la collectivité européenne d'Alsace par la loi du 2 août 2019 : ce texte a déjà prévu que le Gouvernement devait prendre, dans un délai de dix-huit mois, des dispositions permettant de créer la même taxe, la même contribution sur les véhicules de transport de marchandises. Il y a donc une redondance et un risque de report de la mesure prévue pour les départements alsaciens, ce qui serait préjudiciable : ces départements pourraient servir de précurseurs pour les autres régions et collectivités, qui auraient ainsi la possibilité de mieux se positionner par rapport à ce que permet cet article.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement est pleinement satisfait – je pense que Vincent Thiébaud le confirmera. La collectivité européenne d'Alsace pourra, en application de l'ordonnance qui devrait être prise dans les prochains mois sur le fondement de la loi du 2 août 2019, instaurer des contributions spécifiques sur le réseau national qui lui a été transféré. Ce réseau ne sera pas transféré à la région Grand Est et la collectivité européenne d'Alsace ne sera pas concernée par l'article 32.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. S'agissant de l'articulation entre les deux dispositifs, le projet de loi ne remet nullement en cause les dispositions prévues pour la collectivité européenne d'Alsace (CEA). Par ailleurs, des mesures sont nécessaires pour traiter les éventuels reports de trafic vers la CEA. Je vous demande donc de retirer l'amendement.

M. Dominique Potier. C'est une réponse un peu stupéfiante. C'était une faute de réserver un dispositif à la CEA : il faut absolument harmoniser les choses. Je ne vois pas pourquoi il y aurait une exception pour cette collectivité. Elle doit absolument s'inscrire dans le cadre d'une dynamique générale. Le bon sens l'exige si on veut assurer une simplification et favoriser la construction de grandes et puissantes régions.

M. Vincent Thiébaud. La différence, c'est que la collectivité européenne d'Alsace a la compétence sur l'ensemble des routes entrant dans son périmètre. Ce n'est pas forcément le cas pour toutes les régions, mais je crois que le projet de loi dit « 4D » devrait aborder cette question.

M. Antoine Herth. Je vais retirer l'amendement, mais je vous reposerai la question en séance, monsieur le ministre, afin que vous puissiez faire un point détaillé sur l'état d'avancement des travaux concernant l'application de la loi du 2 août 2019. Elle laissait un délai de dix-huit mois – désormais dépassé – pour prendre une ordonnance.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je propose de vous faire une réponse écrite.

L'amendement est retiré.

Amendement CS4757 de Mme Marguerite Deprez-Audebert.

Mme Marguerite Deprez-Audebert. L'amendement vise à faciliter la mise en œuvre du présent article. Il faut laisser un délai de transition aux transporteurs routiers pour leur permettre de trouver un modèle de compétitivité respectueux de l'environnement.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Le délai de l'habilitation sera de deux ans à compter de la promulgation du texte. Il me semble que cela permettra d'avancer sur ce sujet. Le délai de cinq ans que vous proposez me paraît trop long. Par conséquent, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur, elle adopte l'amendement rédactionnel CS3389 de Mme Josette Manin.

Amendement CS3113 de M. Philippe Naillet.

M. Dominique Potier. C'est un amendement d'appel concernant les outre-mer, qui sont exposés à des risques non négligeables compte tenu de la concurrence internationale – je pense évidemment à l'Amérique du Sud. Il peut aussi y avoir des opérateurs captifs du fait des situations insulaires. Cela mérite un traitement singulier. Pourra-t-on l'apporter dans le cadre de l'expérimentation qui est prévue ? Pourrez-vous rassurer en séance nos collègues et nos compatriotes d'outre-mer ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il n'y a pas d'inquiétude à avoir au sujet de l'article 32 : il ne s'applique pas du tout à l'outre-mer. Votre amendement n'ayant pas de sens à cet endroit du texte, avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Votre appel est entendu : nous pourrions en reparler en séance après concertation avec mon collègue en charge de l'outre-mer. Par ailleurs, je partage l'avis du rapporteur.

L'amendement est retiré.

M. Martial Saddier. Il faut être très clair au sujet de l'article 32, sur lequel nous sommes sur le point de nous prononcer. Alors que l'État a échoué à instaurer l'écotaxe, il propose désormais aux régions d'en porter la responsabilité. Il offre la possibilité de créer un nouvel impôt, au nom de l'environnement mais aussi parce que les régions devront se donner les moyens de financer les nouvelles infrastructures de transport. C'est la réalité de cet article. Il existe un précédent : l'État a supprimé la taxe d'habitation, puis il a offert aux collectivités la possibilité de créer un impôt sur le foncier bâti pour compenser le manque de recettes et de progressivité. Il ne faut pas être dupe, et il y a un moment où il faut assumer.

La commission adopte l'article 32 ainsi modifié.

Après l'article 32

Amendement CS2910 de M. Dominique Potier.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je demande le retrait de cet amendement. La mise en œuvre d'un mécanisme d'ajustement aux frontières fait partie du programme de travail envisagé lors de la future présidence française de l'Union européenne. Nous partageons l'objectif, mais la question se traite au niveau européen.

M. Dominique Potier. Il y a eu un vote important au Parlement européen, mercredi dernier, sur le devoir de vigilance mais aussi sur le principe d'une taxe carbone aux frontières européennes, qui a été adopté à une très large majorité, de nature transpartisane. J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus en séance afin d'éclairer nos débats. C'est un véritable espoir de changement d'échelle.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement CS3261 de Mme Fannette Charvier.

Article 33 (article L. 225-102-1 du code de commerce et article L. 229-25-1 [nouveau] du code de l'environnement) : *Prise en compte des émissions liées au transport dans la déclaration annuelle de performance extra-financière*

La commission adopte l'amendement de précision CS2863 du rapporteur.

Amendements CS3944 de M. Alexandre Holroyd et CS4997 de M. Jean-Marie Sermier (discussion commune).

M. Jean-Marie Sermier. Les activités concernées sont celles qui sont placées sous la responsabilité des chargeurs.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il importe de ne pas réduire la portée de cet article et de prendre en compte les émissions internationales, notamment, pour les chaînes de production. Avis défavorable.

Mme Bénédicte Peyrol. Il ne faut pas laisser croire que les transporteurs routiers de marchandises n'ont rien fait. Certains d'entre eux pratiquent depuis longtemps l'éco-conduite, s'inscrivent dans une démarche RSE – responsabilité sociétale des entreprises – et sont pleinement engagés dans la transition écologique.

La commission rejette successivement les amendements.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CS2864 du rapporteur.

Amendements identiques CS2851 du rapporteur et CS4246 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il s'agit de promouvoir le recours aux modes ferroviaire et fluvial.

La commission adopte les amendements.

Amendements identiques CS2280 de Mme Émilie Chalas et CS4992 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Amendement d'appel visant à ce que les donneurs d'ordre intègrent des clauses environnementales dans leur déclaration de performance extra-financière. Cette mesure est issue de la Convention citoyenne pour le climat.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il est satisfait. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Demande de retrait.

Mme Émilie Chalas. Je ne peux qu'entendre une argumentation aussi développée... Je retire donc l'amendement.

L'amendement CS2280 est retiré.

La commission rejette l'amendement CS4992.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CS2860 et CS2861 du rapporteur.

La commission adopte l'article 33 ainsi modifié.

Après l'article 33

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement CS4247 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

CHAPITRE III

Mieux associer les habitants aux actions des autorités organisatrices de la mobilité

Article 34 (article L. 1231-5 du code des transports) : *Composition et consultation du comité des partenaires des autorités organisatrices de la mobilité*

Amendements de suppression CS155 de M. Michel Vialay, CS1914 de M. Thibault Bazin et CS4945 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet article permettant d'installer des citoyens tirés au sort au sein du comité des partenaires doit être supprimé, des concertations étant d'ores et déjà en cours entre élus, citoyens et associations comme la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il s'agit d'une proposition importante de la Convention citoyenne pour le climat. Avis défavorable.

Je tiens toutefois à souligner le travail accompli par les élus locaux et les associations comme la FNAUT.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le comité des partenaires intègre déjà des citoyens et le tirage au sort ne déstabilisera ni son fonctionnement ni ses équilibres. Le Gouvernement, de plus, a souhaité reprendre scrupuleusement la mesure prévue par la Convention citoyenne pour le climat. Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Cela n'a absolument pas été le cas avec un amendement à l'article précédent !

La commission rejette les amendements.

Amendements identiques CS783 de M. Gérard Menuel, CS2334 de M. Fabien Di Filippo, CS3222 de M. Jean-Marie Sermier et CS4750 de M. Bruno Millienne.

M. Jean-Marie Sermier. Puisque vous n'avez pas voulu supprimer cet article, je propose de supprimer le deuxième alinéa.

Mme Florence Lasserre. La loi d'orientation des mobilités (LOM) a instauré le comité des partenaires associant a minima des représentants des employeurs, des associations d'usagers ou d'habitants. Rien n'empêche une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) d'inviter des citoyens tirés au sort à y participer.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable car il convient de garder à cet article toute sa portée.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Monsieur Sermier, on peut être scrupuleux sans être systématique !

Avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Amendements CS4946 de M. Jean-Marie Sermier et CS2694 rectifié de Mme Patricia Lemoine (discussion commune).

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de corriger certains biais résultant du tirage au sort.

Lors de la création de la Convention citoyenne pour le climat, 250 000 numéros de téléphone ont été tirés au sort pour retenir 150 volontaires. Une correction a donc bien été opérée à partir de certains critères. Nous nous devons donc de réfléchir à ce tirage au sort.

M. Antoine Herth. J'ajoute qu'il s'agit d'une proposition de l'Assemblée des communautés de France.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Les collectivités, les AOM peuvent en effet inclure dans ces structures des habitants tirés au sort mais ce sera désormais une obligation et je tiens à cette avancée. Avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements.

Suivant l'avis du rapporteur, elle rejette successivement les amendements CS990 de M. Bertrand Pancher et CS3690 de Mme Fabienne Colboc (discussion commune).

Amendements CS1115 de M. Bertrand Pancher et CS418 de Mme Valérie Beauvais (discussion commune).

M. Jean-Marc Zulesi. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Demande de retrait.

M. François-Michel Lambert. Pourquoi une demande de retrait ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Ces amendements visent respectivement à permettre la désignation des habitants selon une procédure déterminée localement et à rendre facultatif le tirage au sort, or, selon la Convention citoyenne pour le climat, il est nécessaire de renforcer l'association des habitants aux actions des AOM. En retenant le principe du tirage au sort, le Gouvernement s'attache à suivre cette recommandation, d'où la demande de retrait et, à défaut, un avis défavorable.

M. François-Michel Lambert. Maintenant, nous avons une base de discussion.

Je note une certaine verticalité puisque le tirage au sort est imposé aux AOM et pas seulement recommandé.

La commission rejette successivement les amendements.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement CS4816 de Mme Sira Sylla.

L'amendement CS5096 de Mme Patricia Lemoine est retiré.

Amendements identiques CS4948 de M. Jean-Marie Sermier et CS5377 de Mme Patricia Lemoine.

M. Martial Saddier. Il convient de supprimer l'alinéa 3.

M. Antoine Herth. Cet alinéa substitue un objectif de travail, d'évaluation et de consultation sur tous les projets de mobilité à une clause de rendez-vous annuelle, or, j'aimerais bien connaître les conséquences d'une telle opération.

Les usagers sont plus intéressés par le service rendu que par la façon dont l'AOM envisage un projet, qui plus est souvent complexe, avec des enjeux considérables et un nombre d'intervenants qui ne l'est pas moins.

En tant qu'ancien participant à des comités d'usagers, je peux vous dire que ce rendez-vous était fort à propos. De grâce, ne demandons pas à des citoyens tirés au sort de se prononcer sur le montage d'un projet de rénovation d'une infrastructure ferroviaire ! Ce serait leur rendre un très mauvais service.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Sans doute cet article doit-il être en effet amélioré, notamment lors des travaux au Sénat, mais à ce stade il ne me paraît pas pertinent de limiter sa portée. Les citoyens doivent être encore plus associés à ce comité des partenaires afin de comprendre la politique des transports menée mais, aussi, de se rendre compte du niveau d'implication de nombreux élus.

Avis défavorable.

M. Dominique Potier. Avant les travaux du Sénat, il y a ceux de la séance publique de l'Assemblée nationale.

Il est tout à fait possible de respecter l'esprit de la Convention citoyenne pour le climat sans en suivre la lettre. La Commission nationale du débat public (CNDP), sans tirage au sort, est capable d'organiser de vrais débats démocratiques : ne prenons pas le risque de la démagogie !

J'ajoute que le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) et les schémas de cohérence territoriale (SCOT) me paraissent des cadres tout aussi pertinents que les AOM pour organiser une concertation citoyenne.

M. Antoine Herth. Je ne suis pas sûr qu'il faille garder cette question au frigo jusqu'à la discussion du texte au Sénat. Peut-être la séance publique de notre assemblée serait-elle l'occasion de s'y pencher ? Je fais confiance à M. le ministre et à ses excellents

conseillers pour nous apporter des éléments de réponse d'ici là. En attendant, je retire l'amendement.

L'amendement CS5377 est retiré.

La commission rejette l'amendement CS4948.

Amendements identiques CS1117 de M. Bertrand Pancher, CS1411 de Mme Valérie Beauvais et CS1915 de M. Thibault Bazin.

M. François-Michel Lambert. Nous proposons que le comité des partenaires se réunisse au moins une fois par an « sur tout projet de mobilité structurant ».

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Le terme « structurant » est difficilement définissable sur un plan juridique. Avis défavorable, même si je comprends votre souci.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Donnons-nous rendez-vous en séance pour parvenir à un dispositif simple et opérationnel.

M. François-Michel Lambert. Je retire mon amendement mais soyons en effet au rendez-vous de la séance publique.

L'amendement CS1117 est retiré.

La commission rejette les amendements.

Amendement CS4947 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. À l'alinéa 3, cet excellent amendement vise à substituer aux mots « sur tout projet de mobilité » les mots : « deux fois par an ».

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

Amendement CS4950 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il convient de supprimer l'alinéa 4. Lors des discussions de la LOM, il n'a jamais été question de créer un énième organisme chargé d'évaluer les politiques publiques.

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

Amendements CS2699 rectifié de Mme Patricia Lemoine, amendements identiques CS1123 de M. Bertrand Pancher et CS1917 de M. Thibault Bazin, amendements identiques CS1120 de M. Bertrand Pancher, CS1412 de Mme Valérie Beauvais et CS1916 de M. Thibault Bazin, amendement CS2503 de M. Pierre Venteau (discussion commune).

M. Antoine Herth. Compte tenu des transferts de compétences et des modifications de périmètre des AOM, il convient de compléter l’alinéa 4 en précisant l’objet de la consultation et la base sur laquelle s’exerce la participation des citoyens. Je vous soumetts cette piste de réflexion, monsieur le ministre délégué, en vue de la séance publique.

M. François-Michel Lambert. Il s’agit, d’une part, de renforcer la place et le rôle des parties prenantes et, d’autre part, d’offrir au comité des partenaires la possibilité d’émettre un avis sur la politique de mobilité plutôt que de le transformer en instance d’évaluation, ce dont il n’a pas les moyens.

M. Martial Saddier. Je tiens à saluer le travail accompli par nos collègues Mme Beauvais et M. Bazin.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Le comité des partenaires est consulté pour émettre un avis sur l’offre de mobilités, la politique tarifaire et la qualité des services et de l’information à l’endroit des usagers.

Nous proposons avec cet article de lui confier un nouveau rôle d’évaluation qu’il conviendra, dans un second temps, de préciser. Cette proposition est issue de la Convention citoyenne pour le climat.

Avis défavorable.

M. François-Michel Lambert. Pour évaluer, il faut des moyens. Le Gouvernement en donnera-t-il à cette instance ?

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements identiques CS4949 de M. Jean-Marie Sermier et CS5097 de Mme Patricia Lemoine.

M. Jean-Marie Sermier. Il convient de repousser l’application de cette mesure de 2022 à 2024. Les citoyens tirés au sort seront sans doute de bonne volonté mais ce ne seront pas forcément des usagers, lesquels sont représentés par des associations locales et la FNAUT. Ce n’est sans doute pas la meilleure solution pour bénéficier des retours de ceux qui empruntent chaque jour les transports.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable, même s’il conviendra d’apporter un certain nombre de précisions. J’ai certes évoqué le Sénat mais je tiens beaucoup aux débats qui s’ouvriront bientôt ici même pour redéfinir, éventuellement, certaines modalités. La date de 2022 me semble pertinente.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement souhaite que ces mesures soient appliquées le plus rapidement possible. Avis défavorable.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Nous savons ce que le tirage au sort peut apporter et nous en connaissons aussi les limites. Des citoyens qui ne seraient pas des usagers des transports peuvent apporter une vision complémentaire qu’il ne faut pas craindre. Les membres de ce comité de partenaires ne seront pas seuls à formuler des avis et

peut-être qu'une modification marginale de cet article suffirait à s'assurer de son bon fonctionnement. Une telle expérience mérite d'être lancée.

M. Jean-Marie Sermier. Cet article n'est pas encore voté que vous en évoquez les limites ! Vous allez donc dans notre sens. Sans doute aurait-il été préférable de s'appuyer un peu plus sur les usagers.

M. François-Michel Lambert. Nous aurions préféré que M. le rapporteur intervienne au début de la discussion des amendements à cet article afin d'apporter peut-être d'utiles modifications.

L'alinéa 4, qui n'a pas été modifié puisque l'amendement CS1120 n'a pas été adopté, dispose que « Ce comité des partenaires évalue au moins une fois par an les politiques de mobilité mises en place sur le territoire relevant de l'autorité organisatrice de la mobilité. » Je le répète : comment une évaluation est-elle possible sans moyens adéquats ? Un amendement analogue à celui que j'ai défendu devra être adopté en séance publique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je ne suis pas intervenu d'emblée pour pouvoir entendre, notamment, les propositions de l'opposition visant à améliorer le texte. Nous devons avancer en séance publique sur un certain nombre de points.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte l'article 34 sans modification.

Après l'article 34

Amendements CS2601 de Mme Laurianne Rossi et CS1214 de M. Benoit Simian (discussion commune).

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Demande de retrait.

Je vous voudrais revenir sur des amendements qui ont été jugés irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution après l'article 34 pour dire qu'ils visaient à permettre à un pôle métropolitain de devenir AOM, qu'il s'agit aujourd'hui de sécuriser juridiquement cette prise de compétence et que le Gouvernement soutiendrait une telle disposition, dès lors qu'une telle mesure est consensuelle et demandée, par ailleurs, par un grand nombre d'élus locaux, et que la charge liée serait couverte.

M. François-Michel Lambert. Le ministre demande encore une fois de retirer un amendement sur lequel le rapporteur a émis un avis défavorable. D'ordinaire, la demande de retrait signifie que l'amendement est satisfait. S'il l'était, je le retirerais, mais aucun argument n'a été donné. Je suis prêt à retirer l'amendement mais je veux des arguments.

Par ailleurs, le ministre nous invite à redéposer des amendements. Nous en avons en effet déposé sur les périmètres des AOM et les métropoles, mais ils ont été jugés irrecevables car ils créent une charge que le Gouvernement devra couvrir. Je suggère un procédé plus simple : que le Gouvernement ou le rapporteur dépose un amendement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. La logique que nous avons suivie lors du vote du pacte ferroviaire était d'avoir un comité de desserte pour assurer le suivi des dessertes qui font l'objet de transports ferroviaires régionaux. Il n'a jamais été envisagé, et il n'est pas prévu, de créer des comités de desserte pour les services librement organisés et les dessertes internationales. Nous avons donc une opposition de fond sur le sujet. C'est pourquoi je vous demande de retirer l'amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

Sur le sujet de la création de pôles métropolitains devenant AOP, je le redis ici, le Gouvernement serait prêt à lever l'irrecevabilité, dès lors que la mesure est consensuelle ; je crois que nous aurons la séance pour en débattre.

La commission rejette successivement les amendements.

CHAPITRE IV Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion

Avant l'article 35

Amendement CS3855 de M. Jean-Luc Lagleize.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. « Favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion » est un enjeu essentiel. C'est pourquoi je n'envisage pas de supprimer ces mots dans l'intitulé du chapitre. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. L'objectif poursuivi par le Gouvernement est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble des transports, d'agir en complémentarité et de permettre ou de faciliter l'intermodalité entre le train et l'avion. Après avoir exposé cette philosophie générale, je vous demanderai de retirer l'amendement. À défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Section I Dispositions de programmation

Article 35 : *Objectif de fixation d'un prix du carbone suffisant pour le transport aérien à l'horizon 2025*

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette successivement l'amendement de suppression CS3856 de M. Jean-Luc Lagleize et l'amendement CS3857 du même auteur.

Amendements CS788 de Mme Delphine Batho et CS3858 de M. Jean-Luc Lagleize (discussion commune).

Mme Delphine Batho. L'avion est sans conteste le mode de transport le plus climaticide. La Convention citoyenne pour le climat a fait un ensemble de propositions très précises à ce sujet. Dans son avis, le Conseil d'État souligne que l'article 35 revient pour le Gouvernement à écarter la proposition de la Convention citoyenne sur le rehaussement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, afin que le transport aérien acquitte le coût de son empreinte sur le climat, comme le font d'autres moyens de transport.

L'amendement CS788 dénonce la disposition de l'article 35, qui n'a aucune portée normative. En matière de lutte contre le changement climatique, il y a parfois pire que de ne pas faire : c'est de faire semblant de faire. On doit envisager le fait que le transport aérien s'acquitte d'un prix du carbone suffisant à partir de 2022. On peut ensuite discuter de la trajectoire, des modalités – des propositions précises avaient été mises sur la table. Tout le verbiage de l'article 35 revient à dire que l'on verra plus tard.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'article 35 vise une nouvelle fois à travailler pour élaborer des dispositifs européens. Vous le savez, le secteur aérien dépend énormément du territoire européen. Une forte concurrence est à l'œuvre. À ce stade, il ne paraît pas pertinent de fixer un prix du carbone suffisant à partir de 2022, car le secteur ne connaîtra pas un niveau d'activité assez élevé à cette date. En revanche, l'échéance de 2025 permettra de disposer d'une trajectoire claire, avec un niveau d'activité proche de celui que nous avons connu, notamment en 2019, comme le mentionnait l'amendement CS3858.

Pour ces deux raisons, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Madame Batho, vous avez parlé du transport aérien comme étant le mode de transport le plus « climaticide », avec 4 % des émissions de gaz à effet de serre, alors que, vous l'avez dit plus tôt, la route pèse pour plus de trois quarts des émissions de gaz à effet de serre. Cela paraît un peu incohérent sur le fond.

S'agissant de la décarbonation du transport aérien, nous avons deux champs d'action, non rhétoriques, mais pratiques : les alternatives technologiques et le signal prix.

La filière s'est engagée dans un plan massif de décarbonation. Nous avons une filière industrielle d'envergure mondiale, autour d'Airbus, de Safran et de quelques autres entreprises. Nous avons défini des phases dans le travail, en ayant à la fois des filières de court terme – les biocarburants aéronautiques, la compensation – et des sauts technologiques de moyen terme, tels l'hybridation des moteurs ou les nouveaux sauts vers l'hydrogène.

La filière des biocarburants aéronautiques concerne des projets très pratiques, territorialisés. Nous parlons de transformer des huiles et des graisses usagées, des déchets agricoles et forestiers et, plus tard, des combustibles solides de récupération en biocarburants pour l'aviation. Les volumes nécessaires pour satisfaire les objectifs que nous avons fixés sont

de l'ordre de 160 000 tonnes en 2025 et 430 000 tonnes en 2030. La capacité française estimée serait de 170 000 tonnes dès 2024, au-delà des engagements pris, et de 470 000 tonnes en 2030. Je ne parle là que des biocarburants aéronautiques, en dehors de toute autre mesure, pour montrer que nous menons une transition écologique et une décarbonation du secteur très pratiques, fondées sur des engagements réalisables et territorialisés, en France.

Quant au sujet du signal prix, il est traité de façon diverse. Il existe déjà une écocontribution kilométrique renforcée, qui a été votée l'an dernier. Le rapporteur a également mentionné la TIRIB, qui facilite à la fois l'incorporation et l'incitation par la taxation. D'une manière générale, il existe des cadres de compensation au niveau français – nous en débattons à l'article 36 –, le système d'échange de quotas d'émissions européen (ETS, *Emissions Trading System*) ainsi qu'un cadre international, voté en 2016, qui a constitué une première mondiale. Le secteur du transport aérien est donc largement dans sa transition, au travers d'outils et de dispositifs pratiques.

M. Dominique Potier. Il y a deux modalités de régulation du transport aérien : le signal prix et l'interdiction de certains trajets, lorsqu'il existe une autre offre. Comme pour toutes les filières concernées, le groupe Socialistes et apparentés est sensible à la dimension humaine de la situation que vivent les ouvriers, les ingénieurs, et tous ceux qui constituent l'excellence aéronautique française. Il n'y a aucune désinvolture dans nos propos. En revanche, l'urgence écologique ne doit pas s'opposer à une révision de notre doctrine en la matière. C'est ce à quoi le Haut Conseil pour le climat, les ONG, les citoyens nous invitent.

Vous dites que le transport aérien, qui représente 4 % des émissions en France, n'est pas un choix de même nature que le transport routier, pour tous ceux qui sont dépendants de la voiture et n'ont pas d'autre solution pour remplir des fonctions qui sont tout aussi vitales. Il y a là une réflexion philosophique et politique à mener sur ce qui est prioritaire ou non. On ne peut pas échapper à ce débat.

Sur les biocarburants, je ne peux pas entendre votre argument. Les ressources en biomasse ou toute autre ressource d'énergie renouvelable sont elles-mêmes totalement mobilisées pour d'autres usages, et devront l'être indéfiniment. Si elles sont utilisées dans l'aviation civile, elles ne le seront pas ailleurs. Il y aura bien une compétition sur l'énergie. Il faut la réguler et faire des choix courageux, en organisant la transition des filières à la fois vers ce que vous appelez la révolution technologique, et vers une révolution des usages.

Mme Delphine Batho. Pour expliquer le terme de climaticide, je rappelle qu'au kilomètre, il n'y a pas photo. À titre d'exemple, le trajet Paris-Marseille en avion, c'est 50 ou 60 fois le bilan carbone du même trajet en train. Je veux vous faire préférer le train, monsieur le ministre. Il n'y a pas de débat sur le caractère climaticide de l'avion par rapport à d'autres modes de transport.

Pour ce qui concerne les chiffres sur les émissions du secteur, que vous avez cités, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) invite à les multiplier par trois, à cause d'une donnée fondamentale, le forçage radiatif. L'émission en haute atmosphère d'oxyde d'azote, de particules et de vapeur d'eau triple leur empreinte sur le climat. Le secteur aérien est donc un vrai sujet. J'espère que nous pourrions débattre de la situation économique de cette filière industrielle, la deuxième au monde. Nous sommes confrontés à un enjeu majeur pour transformer ces compétences, ces savoir-faire. Pourtant, le caractère climaticide du transport aérien et le fait que ce secteur ne peut être exonéré des

taxes, comme il l'est aujourd'hui, ne sont pas discutables. Outre la taxation, je propose de diminuer le trafic aérien, et je l'assume. Nous en discuterons tout à l'heure.

M. Guillaume Kasbarian. Le mot « climaticide » me choque s'agissant de l'aérien. Il faut remettre les chiffres en perspective. Selon l'étude du Boston Consulting Group (BCG), la part des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien s'établit entre 1,12 % et 2,65 % de l'ensemble des émissions. Si vous supprimez tous les avions, vous réduirez donc peu ces émissions. C'est un fait, non un propos politique.

Il y a quelques semaines, j'ai effectué un trajet Toulouse-Paris en avion. Le pilote avait calculé que son avion consommait trois litres de kérosène aux cent kilomètres, par passager. Il expliquait toutes les mesures prises par le secteur pour réduire les émissions, notamment en économisant du carburant en vol et au sol.

Le mot « climaticide » me choque aussi car les salariés de l'aérien sont désespérés, que ce soit chez Air France, dans les autres entreprises de l'aéronautique, ou chez les sous-traitants. Les culpabiliser avec un terme qui les fait passer pour des criminels me heurte.

Nous pouvons nous accorder pour reporter les trajets sur d'autres modes de transport plus vertueux, mais accuser les salariés, les dénoncer avec des termes qui les heurtent, ne me convient pas. Nous pouvons avoir une discussion sur l'aérien – nous y reviendrons – sans utiliser des mots que des centaines de milliers de salariés entendront. Ils sont aujourd'hui dans une situation impossible, et ne savent ni quand ils s'en relèveront, ni comment. Mesurons les propos que nous tiendrons aujourd'hui sur l'aérien : les personnes qui travaillent dans l'aérien ne sont pas des criminels.

M. Nicolas Turquois. J'aurais pu signer des deux mains la déclaration de mon collègue Guillaume Kasbarian. Le mot « climaticide » est très fort pour ceux qui travaillent dans cette filière et en vivent. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

M. Kasbarian a cité des chiffres, qui vont de 1,12 % à 2,65 %. Admettons même que les émissions du secteur aérien représentent 4 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Sachant que la France produit 1 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, la proportion totale n'est donc que de 4 % de 1 % : on joue à la marge, alors qu'Airbus fabrique près de 50 % de la flotte mondiale d'avions. Allons-nous conforter la filière, pour réduire de 25 % la consommation sur la moitié de la flotte mondiale ou continuer de mettre à terre une filière gravement touchée par la situation actuelle ? Mieux vaut, avec nos ingénieurs, avec les hommes et les femmes qui font cette filière, améliorer de manière substantielle ses performances, plutôt que d'agir de façon franco-française, donc ne régler que 4 % de 1 % du problème.

M. Jean-Marie Sermier. Nous l'avons dit au début de l'examen du projet de loi, nous pouvons partager les objectifs et l'état des lieux. Il faut toutefois faire attention à ce que l'on dit. S'agissant du transport routier, il a été dit qu'il ne fallait pas casser la filière. Il convient de donner les moyens d'aller tranquillement – le plus rapidement possible, sans doute – vers un transport décarboné. C'est la même chose pour le transport aérien. Pourtant, il semble vous préoccuper davantage que le transport routier. Nous sommes cependant au même niveau, solidaires de l'ensemble des filières et de tous leurs salariés. Aucun d'entre eux ne pose lui-même un problème pour l'environnement. Il faut donner des moyens pour évoluer. À ce titre, monsieur le ministre, pourriez-vous préciser les avancées technologiques que l'on

peut attendre à l'horizon 2030 ou 2035 sur les avions économes en CO₂, notamment les avions à hydrogène ?

M. François-Michel Lambert. Nous devons éviter d'entrer dans un tel débat, pour plusieurs raisons. Nous respectons naturellement tous ceux qui participent à l'industrie aéronautique, quelle que soit leur place. Mais nous avons aussi une double responsabilité, celle de ne pas empêcher la mobilité d'une très grande partie de la population mondiale, qui a besoin d'avions. La mobilité de l'avion est aussi un progrès social. La France le démontre avec les outre-mer ou la Corse : sans l'avion, on isolerait des pans entiers de la population française.

Nous devons aussi nous reposer la question des mobilités inutiles, dont on ne parle jamais. Je veux insister sur ce point, qui requiert un travail important. Il y a trop de facilités dans certaines mobilités, qui utilisent notamment l'avion. Elles pourraient être évitées. Or ce sujet n'est que peu, voire pas, abordé dans le projet de loi climat et résilience. Ce travail est donc devant nous, peut-être dans un autre texte, par exemple le projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et la décomplexification, dit projet de loi « 4D ».

Voilà les éléments sur lesquels nous devrions nous fonder. Laissons la date de 2025 et travaillons à diminuer nos besoins de mobilité, à renforcer notre expertise et notre technologie s'agissant des avions, pour servir des territoires, des pays, des continents enclavés, qui ont véritablement besoin d'une réponse aérienne.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je ne sais pas qualifier les mobilités inutiles. Partir en vacances avec la SNCF l'été est-elle une mobilité inutile ? Vous avez raison, c'est un débat philosophique, dont les conséquences et les aspects techniques ne peuvent être traités dans cette commission.

Sur le fond, madame Batho, vous avez raison sur le sujet des émissions hors CO₂. Il y a quelques mois, nous avons lancé une chaire universitaire, en lien avec l'Institut Pierre Simon Laplace, pour objectiver ce phénomène physique et évaluer le forçage radiatif. Nous y travaillons de façon concrète.

Vous disiez vouloir faire préférer le train à l'avion. La moitié des financements du plan de relance sont destinés au secteur ferroviaire – 5 milliards d'euros sur les 11 milliards. Si un gouvernement a préféré le train, c'est bien le nôtre. Depuis 2017, 35 milliards d'euros de dettes ont été repris, 3 milliards ont été consacrés à la régénération du réseau ferroviaire, que nous avons trouvé dans un état de vétusté assez avancé. En moyenne, notre réseau ferroviaire a deux fois l'âge de celui de nos voisins allemands. Contre tous les pronostics, c'est cette majorité qui a relancé les petites lignes ferroviaires, avec un plan de 6,5 milliards d'euros pour sauver 9 000 kilomètres de petites lignes. S'agissant de la préférence pour le train, nous nous sentons en accord avec ce que nous disons.

Et si nous comparons les modes de transport, faisons-le jusqu'au bout. Vous les comparez tantôt avec les kilomètres parcourus tantôt par kilomètre par passager. Ce travail est complexe. Faisons-le !

La philosophie de ce Gouvernement est bien la complémentarité, non la concurrence entre les modes. Dans le Massif central, vous avez besoin de trains – et d'ailleurs, d'un réseau ferroviaire amélioré – et d'avions, pour préserver l'emploi. Il faut agir et être animé de cette

philosophie positive de complémentarité entre les modes. Au travers de travaux d'aménagement du territoire et d'incitations bien pensés, on peut arriver à cette cohésion et cette complémentarité des modes.

Des résultats rapides doivent être obtenus, notamment pour l'électrification des opérations au sol – les tracteurs, les flottes captives dans les aéroports. S'agissant des biocarburants, j'ai évoqué quelques filières d'avenir, sur le court terme. Une autre filière, les carburants synthétiques, réalisés à partir d'hydrogène et de CO₂, posent la question de la massification de la production. Ces deux filières sont déjà compatibles avec les moteurs existants. Lorsque l'on recherche des gains rapides, on peut parvenir à des résultats très tangibles en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, si l'on parvient à massifier suffisamment ces productions.

Le saut technologique réside dans l'avènement d'une filière hydrogène, décarbonée dans sa production et massifiée dans ses usages. Le transport aérien a la capacité de mobiliser une filière industrielle d'envergure mondiale et complète. Nous avons investi 1,5 milliard d'euros de fonds publics, en complément de ce qu'investissent les filières, avec des volumes d'investissement considérables, notamment des grands donneurs d'ordres aéronautiques. Nous sommes convaincus de pouvoir être les premiers à décarboner ce secteur, en concurrence avec deux blocs, qui avancent très vite, les Chinois et les Américains. C'est un sujet qui a trait non seulement au climat mais au rayonnement et à la puissance industrielle. Il y a là aussi une forme de complémentarité. Nous nous donnons les moyens d'agir à la fois contre le dérèglement climatique et pour préserver une filière industrielle française d'exception.

*La commission **rejette** successivement les amendements CS788 et CS3858.*