

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

4^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 11 septembre 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. MARC LE FUR

1. Mobilités (p. 7734)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 7734)

Article 20 (*suite*) (p. 7734)

Amendement n° 653

Mme Bérange Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports

Amendement n° 474

Amendements n°s 102, 234

Amendement n° 237

Amendement n° 636

Amendements n°s 590, 103, 735, 238

Amendements n°s 654, 631

Amendement n° 655

Article 20 bis (p. 7738)

Amendement n° 370

Article 20 ter (p. 7738)

Amendement n° 736

Articles 20 quater et 20 quinques (p. 7739)

Article 21 BA (p. 7739)

M. Matthieu Orphelin

M. Dominique Potier

Article 21 C (p. 7740)

Article 21 (p. 7740)

Mme Sophie Auconie

Article 21 bis (p. 7740)

Amendement n° 22

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Article 22 (p. 7741)

Amendement n° 530

Amendements n°s 97, 440, 100, 244, 441, 444, 445

Amendement n° 61

Amendement n° 772

Article 22 bis AAA (p. 7743)

Amendement n° 497

Amendements n°s 547, 697

Article 22 bis AA (p. 7744)

Article 22 bis AB (p. 7744)

Amendement n° 448

Article 22 bis A (p. 7744)

Amendements n°s 587, 185, 571

Amendements n°s 737, 548

Article 22 bis C (p. 7747)

Amendement n° 451

Article 22 bis (p. 7747)

Article 22 ter A (p. 7747)

Article 22 ter (p. 7747)

Amendements n°s 454, 593

Article 22 quater (p. 7747)

Amendement n° 592

Article 23 (p. 7747)

Article 23 bis A (p. 7747)

Article 23 ter (p. 7747)

Amendement n° 596

Articles 23 quater à 25 (p. 7747)

Article 25 bis A (p. 7747)

Amendement n° 161 et 717

Article 25 bis (p. 7747)

Amendements n°s 105, 107, 551

Article 25 ter (p. 7749)

Article 26 AA (p. 7749)

M. Matthieu Orphelin

Amendement n° 591

Amendements n°s 539, 263, 475

Article 26 ABA (p. 7752)

Article 26 AB (p. 7752)

Amendements n^{os} 476, 494

Amendements n^{os} 477, 747

Amendement n^o 722

Article 26 AC (p. 7755)

Amendement n^o 223

Amendement n^o 597

Article 26 A (p. 7755)

Amendements n^{os} 271, 624

Article 26 B (p. 7756)

Article 26 CA (p. 7756)

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7756)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

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

1

MOBILITÉS

Nouvelle lecture (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (nos 2135, 2206).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n° 653 à l'article 20.

Article 20 (suite)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 653.

M. Hubert Wulfranc. Je l'ai défendu, ainsi que mes amendements nos 654 et 655, par mon intervention sur l'article à la fin de la précédente séance, avant que le ministre ne réponde aux orateurs – ce qu'il n'avait peut-être pas tout à fait fini de faire... Peut-être Mme la rapporteure va-t-elle nous répondre elle aussi.

M. le président. La parole est à Mme Bérangère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur Wulfranc, je suis évidemment défavorable à la suppression de l'article 20. D'abord, cet article inscrit dans la loi, à la suite d'un amendement que je suis fière d'avoir déposé, des droits nouveaux pour les travailleurs : le droit à la déconnexion sans risque de sanction ; le droit de connaître le prix minimum garanti dont ils bénéficieront en échange d'une prestation ; le droit de refuser d'effectuer une prestation ; le droit de connaître leur durée d'activité et leur revenu d'activité ; le droit à la formation, grâce au financement par la plateforme du compte personnel de formation.

Quant aux chartes, elles représentent des garanties sociales complémentaires que les plateformes pourront proposer aux travailleurs. L'instauration d'une charte n'induit pas une présomption irréfragable de salariat, mais un juge pourra toujours requalifier le contrat, s'il constate que la relation entre les deux parties constitue un contrat de travail ; en revanche, il ne pourra le faire en considérant comme des indices les droits sociaux octroyés aux travailleurs en application des chartes.

Je tiens beaucoup aux avancées qui ont eu lieu, en première lecture, entre le débat en commission et l'examen en séance, quant à la possibilité de négociations prochaines entre les parties. Elles seront très utiles. Je ne crois pas que, dans leur grande majorité, les travailleurs indépendants aient envie de devenir salariés. Évidemment, ils ont besoin d'être mieux protégés, et le texte constitue une première étape sur cette voie. Mais la négociation est nécessaire, car le législateur ne peut pas tout.

De même, les négociations avec les syndicats sont saines pour la relation entre employeur et salarié ; on ne peut cependant pas dire que les syndicats représentatifs représentent les chauffeurs ou les livreurs des plateformes comme Deliveroo. D'où l'utilité de l'année de négociation proposée par le groupe majoritaire et le Gouvernement en vue de parvenir à une relation plus équilibrée.

Au total, l'article 20 s'apparente à une première mouture ; il a également le mérite de montrer que nous sommes attentifs à cette nouvelle forme de relation entre une entreprise et un travailleur indépendant.

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Excellent !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Sans reprendre l'ensemble du débat qui nous a occupés à la fin de la précédente séance, j'insisterai sur le fait que les plateformes de mobilité explorent des champs nouveaux de l'économie et créent de l'emploi dans des secteurs historiquement peu concernés par le salariat. Mme la rapporteure a très bien rappelé les mesures d'ordre public inscrites dans l'article – droit à la déconnexion, connaissance préalable du prix, possibilité de refuser une course si celui-ci est jugé trop bas – ainsi que les dispositions de la charte. Je réaffirme que le juge peut tout à fait requalifier la relation de travail en salariat s'il est prouvé que le travailleur est juridiquement subordonné à la plateforme ; les dispositions de droit commun s'appliquent dès lors pleinement.

Avis défavorable – j'espère que mes explications vous auront satisfait, monsieur Wulfranc.

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. Je ne vous surprendrai pas, madame la rapporteure, monsieur le secrétaire d'État, en disant que vos arguments ne nous ont pas convaincus. Entre le faible et le puissant, la loi protège ; les chartes, elles, ne donnent que l'illusion de la protection. La charte n'est pas une étape sur la voie d'une meilleure protection ; elle constitue plutôt un sas de pauvreté et de précarité. C'est ce que redoutent les syndicats, comme le Conseil national du numérique, lequel a pris très clairement position contre les chartes – nous n'en avons pas encore parlé – au motif que celles-ci créent des disparités entre les travailleurs, victimes de rapports léonins avec les plateformes qui les embauchent. On se situe là dans une zone de non-droit, confortée par l'illusion qu'entretiennent ces chartes relevant de la *soft law* alors qu'il faudrait protéger les personnes.

Deux éléments encore.

Premièrement, au cours de la discussion générale, puis à la fin de la dernière séance, nous avons appelé l'attention sur l'origine de l'amendement auquel vous avez fait allusion, madame la rapporteure. Il est désormais de notoriété publique que ce sont des lobbyistes des plateformes numériques qui tenaient la main des rédacteurs du rapport de l'institut Montaigne, lequel a à son tour inspiré directement les dispositions relatives aux chartes. Pouvez-vous nous confirmer cette filiation ? Il est en effet devenu traditionnel, au sein de notre assemblée, de faire preuve de transparence en désignant l'entreprise ou l'organisation à laquelle un amendement doit son origine. En l'occurrence, c'est un magazine qui a révélé celle-ci au terme d'un travail d'investigation. La transparence du débat public et l'honnêteté intellectuelle gagneraient à ce que vous reconnaissiez que ce sont les plateformes qui ont écrit pour le compte de l'institut Montaigne, lui-même inspirateur d'une procédure voulue par le Gouvernement et qui tend à créer une trappe à précarité pour les travailleurs ubérisés.

Deuxièmement, nous sommes ici entièrement à rebours du sens de l'histoire. Vous qui prétendez souvent faire œuvre de modernité, regardez avec nous vers la Californie, qui n'est pas un modèle en matière de social-démocratie ou d'État-providence, mais qui a été le théâtre de l'un des événements les plus importants pour le monde du travail en Occident : la requalification structurelle par le Sénat de tous les travailleurs ubérisés en salariés. On voit que le sens de l'histoire consiste bien plutôt à abandonner l'illusion du travail libre et, je le répète, à créer un statut de travailleur indépendant – un chantier que vous n'avez pas ouvert –, prévoyant les coopérations et mutualisations qui apporteront aux travailleurs de véritables garanties et associant liberté et sécurité, ou à permettre la requalification en salariat. Mais l'entre-deux de ces chartes qui n'ont de volontaires que le nom est une illusion que nous devons dénoncer quant au fond comme sur la forme.

Nous attendons vos explications. (*M. Loïc Prud'homme applaudit.*)

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

Mme Bérange Couillard, rapporteure. Monsieur Potier, je tiens à vous répondre par un bref historique. Vous avez évoqué le rapport de l'institut Montaigne. Mais c'est d'abord dans le cadre de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel qu'Aurélien Taché a proposé la charte, comme il nous l'a rappelé cet après-midi ; c'était à l'été 2018, alors que le rapport de l'institut Montaigne a été remis en avril 2019. Dans le projet de loi d'orientation des mobilités déposé par Mme Borne en novembre 2018,

l'article ne parlait que de cette charte, dont l'idée avait été travaillée à la suite des propositions d'Aurélien Taché, conformément à l'engagement pris par le Gouvernement. Cette version ne me convenait pas ; jouant mon rôle de rapporteure, j'ai fait en sorte, avec l'aide de députés de la majorité, qu'elle soit améliorée entre l'examen en commission et le débat en séance par l'ajout des droits nouveaux des travailleurs.

Je regrette donc que vous ne parliez que de la charte, oubliant le socle obligatoire qui comprend quatre nouveaux droits essentiels. Le texte a encore évolué ensuite afin d'intégrer le droit à la formation et, sur notre demande pressante, de permettre une discussion entre les acteurs en vue de négociations. Tout cela est destiné à éviter la « trappe à précarité » dont vous parliez. Vous minimisez la portée de l'article en passant sous silence le travail dont il a ainsi fait l'objet – de ma part, de sorte que je prends pour moi cette omission, mais aussi de la part de nombre de nos collègues.

Je l'ai dit et je le répète volontiers, il ne s'agit que d'une première étape, car c'est un nouveau modèle que nous avons à appréhender.

M. Loïc Prud'homme. L'esclavage, ce n'est pas nouveau !

Mme Bérange Couillard, rapporteure. Doucement, monsieur Prud'homme : vous n'avez pas la parole, si je ne m'abuse.

M. le président. Écoutons Mme la rapporteure.

Mme Bérange Couillard, rapporteure. La ministre s'est exprimée dans le même sens et le secrétaire d'État en fera certainement autant. Ce n'est qu'une étape, donc, mais nous avançons. Dès lors, votre critique n'est pas vraiment à la hauteur.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Pour nous, la loi s'insère dans le cadre du rapport de forces social. Ainsi, ce que vous venez de rappeler de votre travail sur le texte, madame la rapporteure, ne peut être dissocié de l'action conduite depuis de nombreux mois par les précaires du secteur pour défendre leur dignité. Nous devons rendre hommage à ces salariés – car c'est bien ainsi que je les appelle.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez fondé votre intervention sur trois principaux arguments.

Le premier, repris par Mme la rapporteure, est la construction progressive du droit. Mais, je vous le dis comme je le pense, l'État est là pour construire le droit.

M. Dominique Potier. C'est nous qui le faisons !

M. Hubert Wulfranc. Oui, c'est nous !

Vous ne vous êtes d'ailleurs pas privés de le faire en début de législature, comme le montrent la réforme du code du travail et diverses dispositions portant atteinte au statut des salariés. Si vous en avez la volonté politique, vous pouvez de nouveau en prendre l'initiative.

Le deuxième argument, récurrent dans votre bouche, est la création d'emplois. Mais de quels emplois ? Quantitativement, il existe un hiatus considérable – le rapport est de un à cinq – entre les estimations des plateformes à ce sujet et ce qu'en disent salariés et organisations syndicales. Quant à

leurs évaluations respectives du revenu annuel des salariés, la différence est de un à dix ! Entendez la contradiction portée par les syndicats sur ces points.

Enfin, le juge, dites-vous, peut requalifier – en théorie ! Je vous fiche mon billet que le salarié qui envisagerait de pousser la porte du conseil de prud'hommes, que le livreur qui interpellerait la plateforme au sujet de son statut pourrait claquer du bec avant même d'avoir franchi le seuil ! La voilà, la réalité de la lutte sociale sur le terrain ! Pour les courses, le gars sera aux abonnés absents !

M. Dominique Potier et M. Loïc Prud'homme. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Quand on a l'habitude des interventions de Dominique Potier, on ne trouve pas qu'elles ne sont pas à la hauteur, madame la rapporteure. Au contraire, notre collègue montre depuis plusieurs années, dans chacun des débats auxquels il prend part, ses capacités de réflexion, d'argumentation et son sens de l'éthique. C'est plutôt ce genre d'accusations entre collègues qui n'est pas à la hauteur de notre discussion ; restons-en donc à l'échange d'arguments, si vous le voulez bien.

Il convient d'ajouter à votre chronologie le fait que la ministre, défendant l'article 20 en première lecture, a fait elle-même référence au rapport de l'institut Montaigne cité par M. Potier.

On peut bien évidemment discuter du sujet en lévitation, mais il y a un principe de réalité à respecter. Ainsi, cet été, les livreurs à vélo de Deliveroo se sont mis en grève parce que, de façon unilatérale, la direction avait décidé de remettre en cause le minimum qu'ils percevaient pour chaque course, soit 4,70 euros, ce qui a entraîné une baisse de leur rémunération. Certains ont même été incités, pour ne pas trop y perdre, à rouler plus vite pour augmenter le nombre de courses, se mettant eux-mêmes parfois en danger. Voilà la réalité !

Or, là où le bât blesse, c'est que la charte prévue par l'article 20 ne prévoit rien sur les rémunérations ni sur la protection sociale. Pardonnez-moi de pointer un tel détail ! Dans ces conditions, les réactions des hommes et des femmes qui travaillent dans ce secteur de l'économie, de ces salariés de fait, sont légitimes.

J'entends ceux qui, se tournant vers les États-Unis, constatent le développement d'une nouvelle forme d'économie, de nature collaborative. Il n'en demeure pas moins que, dans les faits, la plupart des hommes et des femmes qui font ce travail n'ont pas d'autre choix : c'est un moyen pour eux de percevoir un revenu et, souvent, de compléter une autre activité. Le modèle de liberté que vous dessinez n'est donc pas tout à fait conforme à la réalité, laquelle est pour le moins contrastée. C'est du moins ce qui ressort de l'expérience.

En effet, on ne peut prétendre que l'économie collaborative soit complètement nouvelle : le modèle est en place depuis déjà plusieurs années, et on mesure aujourd'hui les dégâts qu'il provoque chez les travailleurs concernés. Or la solution que vous proposez, celle de la charte, n'apporte aucune réponse en ce qui concerne la rémunération et la protection sociale. Pire encore, cette charte n'est même pas obligatoire ! Par conséquent, même si cette disposition avait été applicable dès cet été, elle n'aurait rien changé du tout dans le quotidien des livreurs de Deliveroo, ni n'aurait empêché la décision unilatérale de la direction et la grève

qui s'en est suivie. J'ajoute que celle-ci a également été motivée, pour beaucoup de livreurs, par la nécessité de lancer un appel de détresse à la représentation nationale et au Gouvernement, afin qu'on les sorte de cette relation déséquilibrée, qui ne leur laisse d'autre choix que de se soumettre à des décisions aux conséquences dramatiques.

Vous laissez croire qu'avec l'établissement de cette charte, nous allons entrer dans un monde meilleur, que tout va changer, mais je n'y crois pas. Comme Hubert Wulfranc, comme Dominique Potier, comme Joaquin Pueyo, je pense malheureusement qu'elle n'entraînera aucun changement concret. Vous dites que c'est une étape, une première avancée, mais ce n'est pas un hasard si ce dispositif a été inspiré par l'institut Montaigne ; une telle étape ne peut satisfaire que les dirigeants des plateformes, parce qu'ils y trouveront prétexte à dire : « On en a fait suffisamment, ne nous entraînez pas dans des relations de nature différente qui nous amènerait à devoir négocier sur la rémunération ou sur la protection sociale. » La vraie question, et Dominique Potier en a fait la brillante démonstration, c'est de savoir si, en tant que législateurs, nous sommes capables, oui ou non, de forger des protections suffisantes pour les travailleurs de cette nouvelle économie. Nous sommes tout de même là pour légiférer, on ne peut pas dire que c'est aux autres de le faire !

Le groupe Socialistes et apparentés n'est d'ailleurs pas opposé par principe à cette nouvelle économie : nous disons simplement que son développement appelle la définition de règles, de modes de régulation susceptibles de protéger ceux qui en font partie, à commencer par les salariés. Nous ne disons rien d'autre ! Il ne s'agit pas d'opposer d'un côté ceux qui seraient contre l'économie collaborative, et, de l'autre, ceux qui seraient pour – je sais d'ailleurs que ce n'était pas votre propos. Mais il faut que ce type de services puisse être proposé à la population sans que ne trinquent ceux qui effectuent la prestation. Or l'actualité offre de nombreux exemples montrant que nous en sommes loin. Et je ne pense pas qu'une charte soit une réponse adéquate compte tenu de la nature des conflits en cours. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC. – M. Loïc Prud'homme et M. Hubert Wulfranc applaudissent également.*)

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je pense au contraire, monsieur Bouillon, que le modèle de charte proposé est bien une réponse adéquate, puisqu'il aborde des questions telles que le développement des compétences, l'amélioration des conditions de travail ou les moyens d'obtenir un prix décent pour la prestation, c'est-à-dire des questions touchant à la vie quotidienne des travailleurs des plates-formes.

S'agissant de l'emploi, il convient tout de même de rappeler certains chiffres – qui certes peuvent être contestés : il y aurait 200 000 travailleurs dans les plates-formes,...

M. Loïc Prud'homme. Ce n'est pas vrai !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. ...et on estime que 25 % des chauffeurs du plus fameux opérateur de VTC – voitures de tourisme avec chauffeur – étaient auparavant des chômeurs de longue durée, c'est-à-dire dépourvus d'emploi depuis plus d'un an. Peut-être qu'à vos yeux ces nouveaux métiers ne représentent qu'une passerelle vers de l'emploi plus durable – ce qui est probablement une réalité dans certains quartiers compliqués –, mais en tout état de cause, il faut aborder cette nouvelle économie avec beaucoup

d'humilité, en admettant que la protection sociale se construit petit à petit. À cet égard, la loi de 2016 a été un premier pas, les mesures d'ordre public énoncées par Bérangère Couillard en constituent un deuxième et la négociation d'entreprise prévue par la charte va en constituer un troisième. Enfin le juge peut toujours requalifier un contrat si la subordination juridique est établie. Il faut prendre ces avancées pour ce qu'elles sont, c'est-à-dire le fruit d'une approche circonspecte destinée à appréhender justement la nature de ces métiers – d'autant que, je le crois, personne ici n'a une vision très claire de ce que sera l'activité économique et les conditions de travail dans les dix ou quinze prochaines années. Quoi qu'il en soit, ces avancées me semblent heureuses.

(L'amendement n° 653 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 474 de Mme Mathilde Panot est défendu.

(L'amendement n° 474, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n° 102, 234 et 237, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 102 et 234 sont identiques.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 102.

M. Vincent Descoeur. Défendu.

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 234.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement vise à rétablir le régime d'attestation de capacité de transport de marchandises pour les coursiers utilisant un véhicule motorisé, de façon à éviter une rupture d'égalité entre les livreurs indépendants affiliés à des plateformes et les entreprises traditionnelles de transport, en empêchant les premiers de contourner certaines règles. Il ne faudrait pas que s'institutionnalise une concurrence déloyale au détriment des entreprises de transport, qui sont soumises à des contraintes spécifiques.

M. le président. L'amendement n° 237 de M. François-Michel Lambert est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements en discussion commune ?

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Ces amendements sont satisfaits par la rédaction de l'article 20. En effet, celle-ci n'exonère pas les transporteurs de marchandises utilisant des deux roues ou trois roues motorisées de leurs conditions d'aptitude professionnelle : le droit en vigueur leur est applicable au même titre qu'aux autres chauffeurs. C'est également le cas pour les chauffeurs VTC qui, lorsqu'ils travaillent avec une plateforme, sont soumis aux dispositions de cet article et donc à des conditions d'aptitude, en l'espèce à l'examen VTC. Demande de retrait, sinon l'avis serait défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je précise que, dans sa partie réglementaire, le code des transports prévoit que les entreprises qui effectuent du transport de marchandises pour autrui ou qui plus généralement utilisent des

véhicules motorisés, quels qu'ils soient, doivent être inscrites au Registre national des transporteurs. Ces amendements étant satisfaits, j'en demande le retrait. À défaut, l'avis serait défavorable.

(Les amendements identiques n° 102 et 234 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 237 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 636 de M. François-Michel Lambert est défendu.

(L'amendement n° 636, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 590 de Mme Bérangère Couillard est de précision.

(L'amendement n° 590, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 103.

M. Vincent Descoeur. Dans le droit fil de mon amendement précédent, l'idée est de veiller à ce que les plateformes ne bénéficient pas d'un avantage concurrentiel par rapport aux transporteurs traditionnels. Il est donc ici proposé que la définition du prix minimum garanti dont bénéficieront les travailleurs indépendants prenne en compte la rémunération du temps d'attente.

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

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je vous renvoie à la discussion que nous venons d'avoir et aux mesures d'ordre public prévues par l'article 20 – droit à la déconnexion, mais surtout connaissance préalable du prix et capacité de refuser la prestation. Par ailleurs, la charte précisera les modalités à suivre pour la constitution d'un prix décent. L'objectif que vous poursuivez est donc satisfait, monsieur le député, et je vous propose de retirer cet amendement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, monsieur Descoeur ?

M. Vincent Descoeur. Oui, monsieur le président.

(L'amendement n° 103 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 735.

M. Gilles Lurton. Cet amendement de notre collègue Sermier propose de modifier la rédaction de l'alinéa 8 qui, en l'état, ne permet pas aux plateformes d'instituer des dispositifs incitatifs ni de limiter les comportements abusifs. Si le refus d'une ou plusieurs courses ne doit pas faire l'objet de pénalités, un encadrement est nécessaire pour éviter les comportements caractérisés par le refus systématique.

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

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il convient de distinguer le refus d'effectuer une prestation, lequel intervient lorsque le chauffeur a déjà accepté une course, et le refus

d'une proposition de prestation, proposition qu'il peut accepter ou refuser. Le premier cas peut en effet constituer un comportement abusif et pénaliser le client, et c'est pourquoi il restera possible de le sanctionner ; en revanche, les travailleurs auront le droit de refuser une proposition de prestation qui leur est faite sans risquer de sanction de la part de la plateforme. L'avis est donc défavorable.

(L'amendement n° 735, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 238.

M. Michel Castellani. Cet amendement de notre collègue Pancher propose que les plateformes soient tenues de communiquer aux travailleurs les critères de notation. Le niveau de transparence ainsi exigible sur les algorithmes concernés permettrait de garantir que ces personnes soient traitées de façon équitable. Les plateformes auraient ainsi l'obligation de rendre intelligible la logique sous-jacente au traitement des données qui concernent directement les travailleurs et de leur en rendre compte. Cela permettrait de corriger l'asymétrie d'information entre une plateforme numérique et ses travailleurs.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Les mesures d'ordre public introduites à l'article 20 prévoient déjà que soient fournies des informations essentielles telles que le prix et la distance. Il ne nous paraît pas souhaitable d'en faire autant pour les algorithmes, monsieur le député, d'autant plus qu'ils relèvent souvent du secret industriel et commercial. À défaut de retrait, l'avis serait donc défavorable.

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

M. Michel Castellani. J'entends bien vos arguments, monsieur le secrétaire d'État, mais comme cet amendement a été déposé par un collègue, je ne me sens pas autorisé à le retirer.

(L'amendement n° 238 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 654 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 654, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Sylvain Maillard, pour soutenir l'amendement n° 631.

M. Sylvain Maillard. Cet amendement, élaboré avec mes collègues Jean-Marc Zulesi et Jean-Charles Colas-Roy, tend à clarifier la rédaction proposée en commission, qui vise à préciser les circonstances dans lesquelles la charte peut prévoir des règles de gestion de connexions simultanées.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. L'avis est favorable, cet amendement visant simplement à clarifier la rédaction retenue en commission.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Avis favorable.
(L'amendement n° 631 est adopté.)

M. Gilles Lurton. Il en a, de la chance, M. Maillard...

M. Sylvain Maillard. Je travaille, surtout !

M. Jean-Marc Zulesi. Bravo, Maillard ! *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. L'amendement n° 655 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 655, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 20, amendé, est adopté.)

Article 20 bis

M. le président. L'amendement n° 370 de la commission est rédactionnel.

(L'amendement n° 370, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 20 bis, amendé, est adopté.)

Article 20 ter

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 736.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit là d'un amendement de bon sens... Pourquoi donc riez-vous, monsieur le rapporteur ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Parce que tous les amendements pourraient être présentés de cette façon...

Mme Valérie Lacroute. Mais enfin, je ne vous permets pas !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je le dis en pure amitié !

Mme Valérie Lacroute. Je le sais bien, je vous taquine aussi !

L'État obligeant les plateformes à procéder à la vérification des documents des chauffeurs, il semble légitime qu'elles soient également concernées par la dématérialisation. Il convient donc de préciser dans l'article 20 ter que les procédures qui sont de leur ressort font aussi l'objet d'une dématérialisation. Il s'agit bien là d'une mesure de bon sens, monsieur le rapporteur !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cet amendement de bon sens ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Je tiens à répondre à Mme Lacroute, qui s'est montrée extrêmement assidue durant l'ensemble des débats, d'autant qu'il s'agit de ma dernière intervention.

Les conducteurs du T3P – transport public particulier de personnes – doivent se présenter physiquement aux plateformes avant leur mise en relation, afin notamment que leurs documents professionnels soient contrôlés. Cela permet de limiter la fraude, même si les vérifications ultérieures sont dématérialisées, ce qui satisfait l'objectif de votre amendement.

J'en demande donc le retrait. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons donc bien perçu le bon sens !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Comme l'a très bien indiqué Mme la rapporteure, il semble important qu'une présentation physique intervienne avant une première mise en relation avec le client, dans un souci de sécurité et de lutte contre la fraude.

En conséquence, je demande le retrait de l'amendement et, à défaut, émettrais un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Dans le cadre de nos bonnes relations, je cède à la demande de Mme la rapporteure et retire mon amendement. (*M. Bruno Millienne, rapporteur, applaudit.*)

(*L'amendement n° 736 est retiré.*)

(*L'article 20 ter est adopté.*)

Articles 20 quater et 20 quinquies

(*Les articles 20 quater et 20 quinquies sont successivement adoptés.*)

Article 21 BA

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Le temps de parole des députés non inscrits diminuant rapidement, je ferai une intervention globale sur le titre III, pour mettre en avant le problème des émissions de CO₂ des véhicules neufs. Ces dernières repartent à la hausse depuis deux ans : alors qu'elles baissaient de plus de quatre grammes par an depuis 2009, elles augmentent désormais de près de deux grammes par an. Nous devons trouver les moyens d'inverser à nouveau cette tendance.

Pour cela, je formule deux propositions, dont nous avons largement débattu en commission. Elles ne figureront probablement pas dans la loi d'orientation des mobilités, mais d'autres occasions se présenteront, comme le projet de loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, ou encore le projet de loi de finances pour 2020, qui sera présenté très prochainement.

La première consiste à encadrer progressivement la publicité pour les voitures, afin de la recentrer sur les véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre, moins polluants, et moins consommateurs d'énergie. Pas moins de 3,5 milliards d'euros sont dépensés chaque année pour assurer la publicité des voitures, ce qui représente plus de 1 500 euros par voiture vendue. Cette situation doit être mieux régulée. Pour ce faire, nous avons retravaillé l'amendement par rapport à la première lecture, afin d'arriver à cette régulation en dix ans.

La deuxième proposition, qui pourra être traitée dans le projet de loi de finances, et à propos de laquelle nous avons échangé avec Mme Élisabeth Borne en commission, consiste à faire évoluer le système de bonus-malus applicable aux

véhicules, en y incluant d'autres critères que le CO₂ et en prenant en considération d'autres externalités, comme la place de la voiture dans l'espace urbain, ou encore la longueur, la largeur et le poids des véhicules. J'espère que nous pourrons travailler ensemble, d'ici le projet de loi de finances, pour faire évoluer ce bonus-malus et permettre aux émissions de CO₂ des voitures neuves de repartir enfin à la baisse.

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. Je souhaitais souligner que nous travaillons totalement dans le sens des propos exprimés par M. Mathieu Orphelin, comme nous l'avions déjà fait en première lecture. Nous poursuivrons ce combat – dont j'ai compris qu'il sera culturel – dans le cadre du présent projet de loi lors de l'examen des articles relatifs aux voitures et aux consommations carbone, mais également dans le cadre du projet de loi de finances. Chacun présentera alors ses arguments, convergents ou non.

Je voudrais également poursuivre l'argumentation de Mathieu Orphelin, afin que chacun comprenne bien de quoi il retourne. Tout d'abord, nous disposons de marges de manœuvre énormes : les Français consacrent chaque année près de 50 milliards d'euros à l'investissement dans les véhicules automobiles. Nous devons évoluer dans ce domaine.

Ensuite – je présente ici ma vision de façon simplifiée –, tous les efforts de recherche consentis pour concevoir des moteurs à très faible consommation ou des véhicules électriques ou hybrides sont totalement ruinés par l'effet des SUV, les *sport utility vehicles*. Les efforts des uns sont ainsi ruinés par la désinvolture ou le goût du luxe des autres. Il s'agit d'une situation d'injustice totale.

Comme je l'avais indiqué en discussion générale, nous demandons qu'une taxation significative soit appliquée afin de dissuader l'achat de véhicules consommant 30, 50, voire 60 % de plus que les autres. Si nous souhaitons préserver le pouvoir de vivre de ceux qui effectuent des déplacements quotidiens contraints, nous devons absolument fournir un effort pour ce qui relève d'un choix culturel – qui constitue certes une liberté, mais revêt des conséquences pour tous.

Nous appliquerons le même raisonnement aux déplacements en avion, non seulement lorsqu'une offre de train équilibrée est disponible, mais aussi de façon générale, afin que l'avion cesse d'être l'outil dérégulé qu'il est aujourd'hui. Si nous ne consentons pas un effort pour ce qui relève du luxe ou de choix personnels désinvoltes, nous pénaliserons le commun des mortels qui en subiront les effets sanitaires et de dégradation de l'environnement, tout en favorisant les mesures d'injustice qui ont conduit l'année dernière au mouvement des gilets jaunes.

J'ai effectué un calcul très simple : en appliquant la taxation que votre gouvernement avait mise en place dès le premier litre de carburant uniquement aux litres excédant la consommation standard d'un véhicule conforme aux normes actuelles, nous obtiendrions un effet dissuasif à l'achat. Nous disposerions ainsi d'un véritable levier pour changer notre modèle de motorisation et diminuer très significativement les émissions de gaz à effet de serre. Voilà le type de propositions que nous formulerons.

Pour ce qui est de la publicité, ne parlez pas de liberté. Cette dernière ne vaut que si elle est éveillée et, face à une puissance privée déployant des milliards d'euros de publicité

pour nous faire acheter des véhicules qui surconsommant, nous avons le droit, en tant que citoyens et législateur, d'informer nos concitoyens des conséquences de leurs actes, non seulement sous le biais fiscal, mais également au nom de leur responsabilité morale.

(L'article 21 BA est adopté.)

Article 21 C

(L'article 21 C est adopté.)

Article 21

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Par cet article, le maire devient compétent pour définir les conditions de circulation dérogeant des nouveaux engins de déplacement personnel motorisés – EDP. Le projet de décret relatif à ces EDP, qui devrait prochainement entrer en vigueur, prévoit une interdiction de circulation sur les trottoirs et une possibilité de circulations sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 kilomètres par heure. Dans ce contexte, je souhaiterais connaître, monsieur le secrétaire d'État, l'étendue du pouvoir des maires. Ces derniers sont inquiets. Pourront-ils tout simplement interdire la circulation de ces engins dans l'espace public, ou plus particulièrement dans certains endroits de leur ville? Pour beaucoup d'entre eux, le flou persiste, alors que ces décisions relèveront évidemment de leur responsabilité.

(L'article 21 est adopté.)

Article 21 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement de suppression. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 22.

M. Vincent Descoeur. L'article 21 bis aura pour conséquence, en cas de travaux dans une commune ou pour chaque installation de passages piétons, la disparition de places de parkings. Je comprends la motivation consistant à sécuriser les passages piétons. Alors qu'on a beaucoup parlé de la liberté et de l'initiative laissées aux élus, je regrette cependant qu'on ne fasse pas confiance aux maires en leur laissant le soin de sécuriser leurs passages piétons comme ils l'entendent, plutôt que d'édicter une interdiction systématique de stationnement. Des maires développent déjà des initiatives pour protéger ces passages. Je crains que l'obligation projetée crée des difficultés, en particulier dans des centres-bourgs où la disparition de places de stationnement n'aidera pas au développement du commerce.

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

La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Vous imaginez bien, monsieur Descoeur, que je ne suis pas d'accord avec vous. Vous mettez en avant, dans votre

argumentation, le rôle des élus locaux. Or cette mesure a justement été introduite au Sénat par les représentants des collectivités.

M. Vincent Descoeur. Ils ne sont pas tous maires ...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le sénateur Mandelli, qui l'a proposée, me semble avoir fait preuve de bon sens – pour reprendre les termes employés par Mme Lacroute. Non seulement la sécurité s'en trouvera améliorée, grâce à une plus grande visibilité, mais la suppression d'une place de parking de chaque côté du passage piétons permettra, par exemple, l'installation d'emplacements sécurisés pour les vélos. Dans certains centres-bourgs, ces emplacements permettront ainsi aux utilisateurs de faire leurs courses à vélo. Une place de voiture de cinq mètres pouvant accueillir plusieurs vélos, le nombre de clients dans le centre-bourg en question s'en trouvera potentiellement augmenté, contrairement à ce que vous prétendez.

M. Vincent Descoeur. On est sauvé! Il n'y a qu'à faire les courses à vélo!

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il convient de mieux partager l'espace mobilité, qui ne doit pas être dédié uniquement à la voiture. L'objectif de cette mesure consiste également – c'est assumé – à réduire la place de la voiture.

Mme Sophie Auconie. On a compris!

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit, dans le même temps, de laisser un peu plus de place aux autres types de mobilité, et notamment au vélo.

J'émet donc un avis défavorable à cet amendement, pour des raisons relevant à la fois de la sécurité routière et de la revitalisation des centres-bourgs.

J'ajoute qu'aux termes de l'article, les travaux de mise en conformité devront avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026 : nous laissons donc aux maires la durée du prochain mandat municipal pour appliquer cette disposition, qui ne posera d'ailleurs pas de problème majeur du point de vue financier. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. En complément des très bons...

Mme Sophie Auconie. Et très longs!

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. ...arguments développés par M. le rapporteur, je souligne que la question évoquée ici concerne essentiellement la sécurité routière. La mesure annoncée le 9 janvier par le Premier ministre vise à améliorer la sécurité des piétons, la visibilité étant susceptible d'être compromise lorsque des véhicules de gabarit important stationnent en amont des passages piétons.

Par ailleurs, pour répondre à l'interpellation de Mme Auconie, le maire peut réguler la circulation sur les routes non dotées de pistes cyclables. En revanche, il ne peut pas l'interdire sur les pistes cyclables.

Mme Sophie Auconie. Merci pour cette réponse, monsieur le secrétaire d'État!

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je crois que, s'agissant de la sécurité routière, nous nous rejoignons tous. En revanche, je regrette que l'on impose aux maires une décision supposément de bon sens, alors qu'on leur retire déjà beaucoup de prérogatives. J'ai constaté qu'une tribune de soutien aux maires avait été signée par de nombreux élus – vous l'avez d'ailleurs vous-même signée, monsieur le rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Tout à fait !

Mme Valérie Lacroute. Je ne comprends donc pas qu'on leur impose certaines choses.

Monsieur le rapporteur, permettez-moi de formuler une suggestion. Nous avons évoqué tout à l'heure les recommandations effectuées par le Centre national de la sécurité routière. Mais qu'en est-il du CEREMA, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ? C'est un bon organisme qui mène de nombreuses études sur la circulation et l'aménagement de la voirie. Pourquoi n'a-t-il pas introduit une telle mesure dans ses guides de bonnes pratiques ? Si c'était le cas, vous pourriez appeler les maires à appliquer ces recommandations plutôt que de chercher à leur imposer vos vues, au moment même où vous et les vôtres – le Président de la République au premier chef – préconisez de laisser aux collectivités locales et aux maires toute liberté en matière d'aménagement communal !

M. Jean-Paul Dufrègne. Je suis d'accord !

Mme Valérie Lacroute. Les dispositions de l'article 21 bis contredisent ce discours.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit justement d'une recommandation du CEREMA !

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Je partage votre préoccupation, monsieur le rapporteur. J'ai moi-même été maire dans une vie antérieure, et je me souviens qu'à défaut de dégager une distance de cinq mètres en amont des passages piétons, nous avons mis au point des dispositifs permettant d'assurer la bonne visibilité de ces derniers.

J'aimerais simplement obtenir une précision. Vous avez évoqué l'année 2026 ; est-ce à dire que la disposition s'appliquera aux aménagements existants ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Oui !

M. Vincent Descoeur. Elle ne concerne donc pas que les nouveaux aménagements, ce qui explique le délai laissé aux maires.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En effet, elle s'appliquera au fur et à mesure des travaux.

Mme Valérie Lacroute. Qui paie ?

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je suis désolée de prolonger ainsi le débat, mais cette disposition comporte des enjeux financiers non négligeables pour certaines communes. La mise en conformité devra-t-elle être effectuée à l'occasion de travaux d'aménagement ou lors du renouvellement du marquage au sol ? Dans ce cas, il en résultera un coût pour la collectivité. Qui paie ?

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Tout d'abord, madame Lacroute, le CEREMA prodigue justement une telle recommandation depuis une dizaine d'années : votre vœu est donc déjà exaucé. De nombreuses communes ou agglomérations ont d'ailleurs d'ores et déjà engagé les travaux. Il n'y a là rien d'exceptionnel.

En outre – ceux ici qui ont été maires le savent –, la peinture des passages piétons s'use. Tous les quatre ou cinq ans, il faut la refaire. C'est pour cette raison que j'ai souhaité une mise en conformité au cours du prochain mandat municipal à venir : les dispositions de l'article 21 bis pourront être appliquées au moment du renouvellement de la signalisation.

Par ailleurs, la suppression des places de stationnement concernées ne représentera un coût supplémentaire – en l'occurrence, quelques dizaines ou quelques centaines d'euros – que si elle s'accompagne de l'installation de parkings à vélos, c'est-à-dire d'arceaux ou d'anneaux permettant de les attacher. Mais ce n'est nullement une obligation.

Cela étant, en première lecture, tout le monde s'est dit ravi que le projet de loi comporte autant de mesures relatives au vélo. Dès lors, puisque cet article leur donnera l'occasion de favoriser le stationnement des vélos et de mieux partager la mobilité entre automobilistes, piétons et cyclistes, j'espère que les municipalités n'hésiteront pas à effectuer cet investissement.

L'article suivant, qui vise à promouvoir l'intermodalité au bénéfice du vélo, va dans le même sens. Il y a là une exigence sociétale, et les dispositions que nous adoptons vont désormais nous permettre de passer aux travaux pratiques.

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

(L'article 21 bis est adopté.)

Article 22

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 530.

Mme Emmanuelle Ménard. Le sujet pourra vous sembler anecdotique, mais certaines entreprises qui organisent des visites de centres historiques en trottinette tout-terrain m'ont alertée sur le risque que le décret prévu à l'alinéa 14 de l'article 22 n'empêche les trottinettes tout-terrain de circuler sur les routes et les chemins de campagne.

Au contraire des trottinettes urbaines, les trottinettes tout-terrain possèdent des roues de grand diamètre, plutôt semblables à celles d'un vélo. Elles sont donc moins sensibles aux accidents de terrain, notamment à la hauteur des trottoirs. De plus, elles sont, comme certains vélos là encore, équipées de freins à disque. Enfin, elles sont plus volumineuses que les trottinettes urbaines. Toutes ces raisons font qu'elles offrent une sécurité plus importante.

Il convient donc de faire en sorte que le décret d'application susmentionné distingue bien les deux types de trottinettes existantes, afin de ne pas mettre en péril l'existence des sociétés commerciales qui ont fait des visites touristiques en trottinette tout-terrain leur activité principale.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends l'intention de Mme Ménard. Toutefois, la disposition proposée n'a pas sa place dans l'article 22, qui ne traite que du marquage des vélos. En première lecture, nous avons d'ailleurs écarté les propositions relatives au marquage des trottinettes.

En outre, le régime juridique des trottinettes relève du décret et non de la loi. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Sur la forme, je m'inscris dans le droit fil des propos tenus par M. le rapporteur : l'article 22 ne concerne que le vélo.

Sur le fond, si les trottinettes tout-terrain sont conformes au décret, alors elles pourront rouler sur les routes et sur les chemins. Si tel n'est pas le cas, elles pourront rouler sur les chemins, ce pour quoi elles sont faites. J'espère avoir clarifié les choses. Je demande donc le retrait de l'amendement, même si j'ai bien compris l'objectif visé.

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

Mme Emmanuelle Ménard. Vous l'aurez compris, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, il s'agit d'un amendement d'appel, visant à appeler votre attention sur la nécessité de distinguer les deux types de trottinettes. Ayant atteint mon but, je le retire avec grand plaisir.

(L'amendement n° 530 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements, n°s 97, 440, 100, 244 et 441, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 97 et 440 sont identiques, de même que les n°s 100, 244 et 441.

La parole est à M. Ian Boucard, pour soutenir l'amendement n° 97.

M. Ian Boucard. Notre collègue Emmanuelle Anthoine est la première signataire de cet amendement visant à compléter la liste des précisions devant figurer dans le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 440.

M. Gilles Lurton. Il nous semble nécessaire que le décret prévu à l'alinéa 14 fournisse certaines précisions relatives au fichier national unique des propriétaires de cycle. Sachant que plusieurs acteurs sont susceptibles d'intervenir à chaque étape de la vente d'un vélo, l'identité de ceux qui seront chargés de la conception, de la gestion et de la maintenance du fichier devra être précisée, ainsi que les modalités de son financement.

Nous pensons aussi que le fichier national unique devrait recenser les lieux dans lesquels sont commises les infractions en matière de cycles. Le décret devra également prévoir les critères retenus par l'État pour agréer les opérateurs en charge du traitement des données de géolocalisation, afin de s'assurer de leur compétence et de leur sérieux, ainsi que du respect des dispositions de la loi Informatique et libertés. Enfin, il devra fixer les critères minimaux auxquels il faudra satisfaire en matière de moyens d'identification.

M. le président. La parole est à M. Ian Boucard, pour soutenir l'amendement n° 100.

M. Ian Boucard. Il s'agit d'un amendement de repli déposé par notre collègue Emmanuelle Anthoine, si d'aventure la commission et le Gouvernement repoussaient l'amendement n° 97.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 244.

M. François-Michel Lambert. Défendu.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 441.

M. Gilles Lurton. Tout l'intérêt du dispositif d'identification des cycles est de décourager le vol ainsi que le recel, et de garantir la traçabilité de la propriété du vélo tout au long de son cycle de vie. Mais pour rendre efficace la lutte contre le vol de vélos, nous pensons vraiment que le décret prévu à l'alinéa 14 se montre plus précis.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons débattu de ces amendements lors de la première lecture du texte, ainsi qu'en commission. Je suis opposé à la philosophie qui les sous-tend.

Le dispositif de marquage prévu par l'article 22, est une mesure efficace pour lutter contre le vol des vélos. Son application sera suivie de près, notamment au cours des trois premières années, grâce à la remise d'un rapport annuel.

Par ailleurs, la collecte des données de géolocalisation des cyclistes me semble totalement disproportionnée au regard de la jurisprudence constitutionnelle et de la protection des libertés publiques. Elle risquerait d'entraîner une censure du registre d'identification des cycles par le Conseil constitutionnel. Comme je l'ai déjà fait à plusieurs reprises, je demande donc le retrait des amendements, faute de quoi l'avis serait défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Il faut bien comprendre que le fichier national d'identification des cycles a pour unique objet d'associer chaque vélo à son propriétaire, dans l'objectif de lutter contre la fraude et le vol. M. le rapporteur l'a très bien rappelé. Je suggère donc le retrait des amendements et émet à défaut un avis défavorable.

(Les amendements identiques n°s 97 et 440 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n°s 100, 244 et 441 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 444.

M. Gilles Lurton. Nous pensons que la pratique du vélo doit être encouragée, développée et sécurisée. Les nombreux amendements que nous défendons à l'article 22 démontrent la volonté dont nous faisons preuve à ce sujet.

Le développement de l'intermodalité implique également l'embarquement de vélos non démontés dans les trains. Une résolution du Parlement européen adoptée le 15 novembre 2018 prévoit ainsi que les trains neufs et rénovés devront

disposer, au plus tard deux ans après l'adoption du règlement des droits des voyageurs ferroviaires, de huit places pour les vélos.

L'amendement que nous proposons vise à ce que la France se montre volontariste et prenne de l'avance sur le droit européen en matière de soutien des mobilités actives et de l'intermodalité.

L'embarquement de vélos dans les trains répond en effet au besoin de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural, où l'accès aux gares par les transports publics est souvent déficient, voire inexistant. En milieu urbain, la combinaison du train et du vélo est aussi particulièrement performante.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement apporte une précision rédactionnelle qui me semble très pertinente. Avis favorable.

M. Thierry Benoit. Excellent !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. En accord avec M. le rapporteur, j'émet un avis favorable.

(L'amendement n° 444 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 445.

M. Gilles Lurton. Cet amendement prévoit que tous les trains neufs et rénovés devront disposer d'un nombre minimal de places pour des vélos non démontés, nombre correspondant au minimum à 2 % du nombre de places assises du train et ne pouvant être inférieur à six.

Mon collègue Jean-Pierre Door avait proposé, par un sous-amendement, de ne retenir que ce nombre de six. Hélas, il n'est pas présent pour le défendre, et je ne peux pas comme je le croyais le faire à sa place.

M. Thierry Benoit. C'est moins excellent ! *(Sourires.)*

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En première lecture, nous avons voté l'obligation de prévoir des places pour des vélos non démontés dans les trains neufs ou rénovés. Vous proposez ici, en quelque sorte, des quotas ; or, il n'y a pas de raison de prévoir les mêmes nombres de places dans tous les trains, puisque l'utilisation des TER et des TGV, par exemple, n'est pas du tout la même.

Il faut donc à mon sens laisser au pouvoir réglementaire la souplesse nécessaire pour adapter les règles.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 445, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 61 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n° 61, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 772 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire tend à corriger une erreur matérielle.

(L'amendement n° 772, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 22, amendé, est adopté.)

Article 22 bis AAA

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, qui arrive juste à temps pour soutenir l'amendement n° 497.

M. Thierry Benoit. Bienvenue, monsieur Orphelin ! *(Sourires.)*

M. Matthieu Orphelin. Pardonnez-moi, chers collègues, j'étais en commission spéciale pour les débats sur le projet de loi relatif à la bioéthique. *(Exclamations.)*

M. Jean-Marc Zulesi. La belle affaire !

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement aborde un sujet important, que nous avons déjà évoqué en commission : comment faciliter l'installation dans les copropriétés de stationnements sécurisés pour les vélos ? Il a été retravaillé à la suite de nos échanges et prévoit maintenant un montant maximal pour les travaux qui pourraient être votés à la majorité simple.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Mon avis sera proche de celui que j'ai donné la semaine dernière en commission. Vous proposez que de tels travaux puissent être votés à la majorité simple. Or le texte prévoit déjà que la majorité des présents pourront décider de cette installation s'ils acceptent de la financer. Dans certaines copropriétés, un tel amendement pourrait avoir pour conséquence que des personnes qui ne seraient pas favorables à de tels travaux soient obligées de les payer. Elles disposeraient alors d'un local à vélo qu'elles ne souhaitaient ni financer, ni utiliser : cela pose problème.

Cet article assouplit déjà les règles en vigueur. Restons-en là : celui qui décide devra payer. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Cet amendement nous semble en effet proposer une entorse trop importante au droit de la copropriété. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Je souligne à nouveau que l'amendement a été retravaillé, et inclut maintenant un coût maximal, qui serait déterminé en Conseil d'État. Ce dont nous parlons ici, c'est de quelques centaines d'euros : la pose d'une douzaine d'arceaux de bonne qualité, qui permettent d'accrocher douze vélos, coûte 1 200 euros.

C'est donc l'un des nombreux sujets sur lesquels nous n'aboutirons pas. Il me semblait pourtant qu'il était possible d'assouplir encore la règle en vigueur.

J'ai par ailleurs compris que le Gouvernement préparait une ordonnance qui permettrait d'avancer sur certains points ; j'espère qu'après la discussion que nous avons ce soir, ce point sera inclus dans l'ordonnance. Il s'agit bien

ici, je le redis, de petits travaux, qui permettront aux gens d'opter pour un vélo, grâce à la présence d'un stationnement sécurisé.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je voudrais apporter quelques précisions. Une ordonnance de réforme de la copropriété entrera en effet en vigueur en 2020. Elle facilitera le recours au mécanisme dit « de la passerelle » : dès lors qu'un tiers de l'ensemble des copropriétaires est favorable à une décision, un deuxième vote est organisé, cette fois à la majorité simple. Cette règle devrait rendre plus facile d'atteindre l'objectif que vous visez ici.

(L'amendement n° 497 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 547 et 697.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 547.

Mme Sophie Auconie. Je souscris entièrement aux propositions de Matthieu Orphelin : c'est en encourageant l'installation de tels équipements que nous soutiendrons l'usage de modes de transports différents. Je vois par exemple les parkings réservés au covoiturage, qui sont parfois bien situés et qui facilitent ainsi l'usage de ce nouveau mode de transport.

Dans cet esprit, l'article permet à un ou des copropriétaires qui en feraient la demande d'effectuer des travaux d'aménagement de stationnement sécurisé pour vélos exclusivement à leur charge. Mais l'on risque ainsi de voir apparaître des comportements de passagers clandestins, en quelque sorte – l'incivilité fait malheureusement partie de ce que l'on peut attendre dans notre société. En l'occurrence, des copropriétaires qui n'auraient pas participé à l'installation en bénéficieraient, au détriment de ceux qui auraient payé les travaux.

Il convient donc de préciser que les stationnements réalisés aux frais d'un ou plusieurs copropriétaires sont réservés à leur usage exclusif ou à celui des occupants de leur logement. Comme l'a dit notre rapporteur, c'est celui qui décide qui paye, mais celui qui veut utiliser doit payer.

Nous devons travailler ensemble à renforcer le bien vivre ensemble.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement identique n° 697.

Mme Valérie Lacroute. C'est une mesure qui nous paraît logique. Nous avons beaucoup débattu de ce sujet en commission ; il faut avancer, afin de faciliter l'utilisation et la pratique du vélo – sujet auquel je sais le rapporteur très sensible.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements visent à permettre un usage privatif du local à vélo quand ce dernier a été construit à l'initiative de quelques copropriétaires. Ce serait contraire au droit de la copropriété, puisque l'on privatiserait une fraction des parties communes – et je n'évoque même pas la question du déménagement d'un copropriétaire qui aurait financé l'installation...

Conservons, je le redis, la souplesse que nous avons choisie en première lecture. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Cet amendement permet à ceux qui auraient financé l'installation de s'arroger l'usage exclusif de parties communes. Ce serait une entorse majeure au droit de la copropriété.

(Les amendements identiques n° 547 et 697 ne sont pas adoptés.)

(L'article 22 bis AAA est adopté.)

Article 22 bis AA

(L'article 22 bis AA est adopté.)

Article 22 bis AB

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 448.

M. Gilles Lurton. Cet amendement propose une nouvelle rédaction de cet article ; il s'agit de demander au Gouvernement de remettre au Parlement, avant le 1^{er} décembre 2020, un rapport de suivi de la politique d'identification et de lutte contre les vols de cycles. Il présenterait un bilan de cette politique et une évaluation de son efficacité, s'appuyant en particulier sur le nombre d'infractions recensées et proposant éventuellement des améliorations.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le marquage des vélos est une mesure très forte, introduite en première lecture pour lutter contre les vols – 400 000 par an en France, je le rappelle. Il me semble nécessaire d'examiner assez rapidement son efficacité ; or votre amendement demande un rapport tous les cinq ans : cela me paraît beaucoup trop long, et dès lors tout à fait inefficace.

En commission, la semaine dernière, nous avons au contraire demandé un rapport annuel, mais limité cette mesure aux trois premières années. Ce sont ces premières années qui, à mon sens, seront cruciales.

Votre amendement entre en contradiction avec l'esprit de ce que nous avons déjà voté. Je vous propose son retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Dommage !

(L'amendement n° 448 n'est pas adopté.)

(L'article 22 bis AB est adopté.)

Article 22 bis A

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 587.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement, dont le premier signataire est notre collègue Michel Vialay, est important. Il vise à rendre obligatoire dès l'école primaire l'apprentissage du vélo de façon autonome et sécurisée, y compris à l'extérieur de l'établissement scolaire, dans les rues. Quand on veut promouvoir la bicyclette, il faut en rendre naturel l'usage chez les plus jeunes. Ce beau projet peut, je crois, tous nous réunir.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à réserver aux établissements scolaires l'enseignement du savoir rouler, en excluant finalement la possibilité de prise en charge par un acteur associatif, par exemple.

M. Jean-Marie Sermier. Vos rêves ne sont pas des réalités !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Et réciproquement. Votre amendement me paraît donc particulièrement restrictif. Le texte prévoit que cet enseignement soit organisé sous l'autorité de l'éducation nationale, mais on peut imaginer que se pose un problème de ressources humaines pour le mettre en œuvre. Or je vous rappelle que savoir rouler en toute sécurité suppose que soit résolue la question de l'apprentissage, et de l'apprentissage en sécurité. L'idée est donc de pouvoir faire appel à de nombreuses associations. On pense notamment à la Fédération française des usagers de la bicyclette – FUB –, qui peut apporter son aide, et qui participera à cet enseignement. Avis défavorable, donc.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je voudrais simplement dire, en complément, que la modalité que vous proposez n'est pas conforme à l'accord qui est intervenu entre les différentes parties – les nombreux ministères concernés et les acteurs associatifs, qui ont beaucoup travaillé sur ce programme. Je vous demande donc de retirer cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Ian Boucard.

M. Ian Boucard. Je crois que nous ne nous sommes pas bien compris. Nos collègues Michel Vialay, Jean-Marie Sermier et l'ensemble du groupe Les Républicains attachent une importance majeure à ce que tous les enfants de France puissent avoir accès à un apprentissage performant du vélo. Or votre texte dit qu'à certains endroits, cet enseignement sera assuré par l'école, à d'autres par la collectivité, et à d'autres encore par des associations : en fait, on aura sur le territoire une situation totalement disparate. Si l'on va au bout de cette logique, il y aura des endroits où l'éducation nationale ne voudra pas, ou ne pourra pas dispenser cet enseignement, et vous direz aux collectivités : « Débrouillez-vous pour que les enfants puissent apprendre à faire du vélo. »

Nous pensons au contraire que c'est quelque chose de fondamental, et que le Gouvernement, qui nous propose une loi, devrait consacrer les moyens nécessaires pour que l'État s'engage durablement afin que, dès l'école primaire, les enfants apprennent le vélo de manière autonome et sécurisée. À la base vous avez une bonne idée, mais nous vous encourageons à la mettre en œuvre avec plus de force, et à le faire à vos frais, c'est-à-dire à nos frais.

M. Sylvain Maillard. À nos frais !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Nous ne pouvons nous satisfaire, monsieur le rapporteur, d'une réponse qui laisse penser que vous n'avez peut-être pas compris le sens de l'amendement. Je vais le réexpliquer.

Les acteurs associatifs, mais aussi les familles, et tous ceux qui sont engagés dans l'apprentissage du vélo, peuvent évidemment faire en sorte qu'il puisse être assuré pour toutes nos chères têtes blondes françaises, dès le plus jeune âge. Le problème est qu'un certain nombre de jeunes, qui ne sont pas nécessairement dans une situation facile, ne bénéficient pas du soutien familial pour l'apprentissage du vélo, et pas toujours de celui du secteur associatif. Il nous semble qu'à l'école, où tous les jeunes Français sont présents, on pourrait assurer une mise à niveau.

Quand le jeune aura toutes les bases nécessaires, parce que la famille se sera engagée, l'école ne sera là que pour vérifier qu'il puisse bien pratiquer le vélo de façon autonome et sécurisée. C'est d'ailleurs ce qui est dit dans l'amendement. Dans les cas, en revanche, où cela pose problème, l'école doit être responsable de cet apprentissage. Pour nous, voyez-vous, le vélo est un élément essentiel de l'intégration dans la société, un élément essentiel du transport, et il nous semble que l'école doit assurer la réussite de ces enfants.

Si vous jugez responsable de considérer que ce n'est pas utile, que ce n'est pas une priorité, que le vélo peut s'apprendre à tout âge, telle n'est pas notre vision des choses. Nous maintiendrons donc l'amendement, et on verra quels sont celles et ceux qui veulent vraiment que toute une tranche d'âge puisse bénéficier de l'apprentissage de l'usage du vélo.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je compléterai simplement les propos de mes collègues : ce qui m'a fait réagir aux propos de M. le rapporteur, c'est l'idée de renvoyer cette responsabilité aux associations. L'amendement tend justement à intégrer cet apprentissage au système scolaire. L'école, je vous le rappelle, est obligatoire. Du coup, rendre obligatoire cet apprentissage à l'école primaire permet d'atteindre tous les enfants de cette tranche d'âge, comme on l'a fait, d'ailleurs, pour l'apprentissage de la natation en sixième. On répondra ainsi aux besoins de nombre de familles défavorisées, dont certaines n'ont pas la possibilité d'acheter des vélos.

Vous proposez d'agir par l'intermédiaire des associations, mais toutes les associations ne pourront pas délivrer cet enseignement. Même si la FUB est très en avance et très favorable à cette mesure, elle n'a pas des antennes partout, dans tous les départements et dans toutes les communes.

Il nous semble donc plus judicieux de passer par l'éducation nationale, et de cibler toute une tranche d'âge, puisque l'école est obligatoire : la mesure serait plus large. Je pense que votre refus est surtout motivé par un manque de financement.

(L'amendement n° 587 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Ian Boucard, pour soutenir l'amendement n° 185.

M. Ian Boucard. Il fait écho à ce que j'ai dit tout à l'heure : vous reportez finalement le problème sur les collectivités, et cet enseignement devient facultatif, puisqu'il peut avoir lieu dans le temps scolaire, le périscolaire ou l'extra-scolaire.

Or, malheureusement, tous les enfants de France ne participent pas à des activités périscolaires ni extra-scolaires. Donc, finalement, on part d'une grande ambition pour arriver à de belles intentions qui ne seront pas appliquées concrètement sur le terrain. Et, malheureusement, cette loi sur les mobilités ne garantira pas un réel enseignement du vélo pour tous nos enfants.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Défavorable. Vous prenez pour postulat que l'on n'arrivera pas à mettre en œuvre cet enseignement. En réalité, l'éducation nationale va s'organiser, avec l'aide, peut-être, des collectivités locales, du secteur périscolaire, des associations, comme c'est déjà le cas pour certaines activités.

Je pense aussi que les collectivités sont toutes en train de développer des pistes cyclables, et s'intéressent au vélo. On l'a vu ici comme au Sénat : il y a eu énormément de travaux parlementaires autour de la question du vélo, vous le savez très bien. Tout le monde est extrêmement motivé et a envie de faire que le vélo devienne un moyen de déplacement, non seulement de loisir, mais dans la vie de tous les jours. Donc on peut imaginer que l'ensemble de l'écosystème va se mettre en place, pour que, sous l'autorité de l'éducation nationale, le savoir rouler soit effectivement enseigné.

Par l'amendement, tendant à ce que cet enseignement soit facultatif, vous accédez à l'idée qu'il vaut mieux écrire que celui-ci sera facultatif parce qu'on risque de manquer de moyens. Je crois au contraire qu'il faut continuer à dire – comme prévu – qu'il est obligatoire, sous l'autorité de l'éducation nationale, à charge cependant pour le rectorat, donc pour l'éducation nationale, de travailler avec les associations et les collectivités pour le mettre en œuvre dans le cadre périscolaire ou extra-scolaire.

Vous savez très bien qu'un certain nombre d'activités, autres que le vélo, se mettent déjà en place. Je crois donc qu'il faut faire confiance à l'ensemble des acteurs. C'est la raison pour laquelle je vous propose de retirer l'amendement ; à défaut, mon avis sera défavorable. Il faut que nous nous inscrivions de plus en plus dans une logique de confiance puisque, encore une fois, toute la société semble aujourd'hui être extrêmement exigeante quant à l'apprentissage du vélo. Comme je le disais tout à l'heure sur d'autres points, nous avons là une occasion de passer aux travaux pratiques. Il faut essayer de se faire confiance, et de faire confiance à tous les acteurs.

M. Gilles Lurton. Ça, c'est compliqué !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. L'école aura un rôle pivot, et délivrera notamment l'attestation des premiers enseignements à la route pour tous les élèves du primaire. Ensuite, l'apprentissage pratique se passera comme déjà actuellement, en lien avec les associations, dans le cadre de l'accord que nous avons évoqué précédemment. Demande de retrait, donc, ou, à défaut, avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Ian Boucard.

M. Ian Boucard. Je propose d'insérer le mot « facultatif » par égard pour le principe de réalité : j'estime, je vous l'ai dit, que votre ambition est bonne, mais que vous ne mettez pas les moyens nécessaires à sa réalisation. Pour bien situer la question, cet apprentissage ne posera pas de problèmes dans nos villes moyennes et nos grandes villes mais, dans les

territoires les plus ruraux, il n'y a pas forcément d'associations qui puissent enseigner la pratique du vélo. On est donc en train de créer un apprentissage à deux vitesses : dans les massifs montagneux, dans les petites communes, je ne suis pas sûr qu'il existe toujours une association ou une antenne de la FUB pour apprendre à nos enfants à rouler à vélo. C'est pourquoi il me semble que vous manquez réellement d'ambition dans cet article 22 *bis* A.

(L'amendement n° 185 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 571.

Mme Sophie Auconie. Il propose, à défaut de la gratuité, que l'enseignement de l'usage du vélo fasse l'objet d'une tarification solidaire, en laissant évidemment aux collectivités locales une marge de manœuvre suffisante.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est un principe général du droit que les tarifs des services publics peuvent tenir compte des ressources des ménages. Il n'est donc pas utile de le préciser explicitement dans la loi. Avis défavorable.

(L'amendement n° 571, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 737 et 548, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 737.

M. Jean-Marie Sermier. Il faut donner à l'école les moyens non seulement d'assurer mais d'attester l'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo. Nous proposons donc qu'à partir du 1^{er} janvier 2024, chaque élève bénéficie d'une attestation d'apprentissage, de manière à ce que celui-ci puisse être formalisé. Ce sera, je crois, un moment important.

Il se trouve que, dans ma bonne vieille ville de Dole, nous avons la possibilité, avec la police municipale, de faire passer des diplômés qui permettent aux jeunes de mieux connaître le code de la route, donc de mieux savoir comment traiter toutes les problématiques de transport. Je vous assure qu'au moment où l'on remet l'attestation à chacun des élèves, c'est pour eux quelque chose d'important, quelque chose qui marque et qu'ils retiennent. Nous proposons la même chose pour l'apprentissage du vélo.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 548.

Mme Sophie Auconie. La rédaction actuelle ne permet pas de savoir si le dispositif créé par l'article est obligatoire ou facultatif pour les écoles. Ce n'est pas explicite. Pour lever toute ambiguïté, et pour que le dispositif soit effectivement mis en œuvre, il est proposé que l'apprentissage du vélo à l'école soit intégré à l'attestation de première éducation à la route – APER –, et que cela soit précisé explicitement.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends votre intention, mais les amendements sont satisfaits, puisque l'APER est prévue au dernier alinéa de l'article 22 *bis* A. Le seul effet de leur adoption serait de reporter l'application de la mesure

à 2024, ce qui entraînerait un retard de trois à quatre ans. Pour aller dans le sens de ce que vous souhaitez, il faut donc éviter d'adopter les amendements.

Quant à l'attestation que vous souhaitez voir remettre à chaque élève, monsieur Sermier, elle est déjà prévue au dernier alinéa de l'article 22 bis A. Avis défavorable.

(Les amendements n^{os} 737 et 548, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(L'article 22 bis A est adopté.)

Article 22 bis C

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n^o 451.

M. Gilles Lurton. Il vise à insérer, après l'alinéa 5, un alinéa prévoyant le caractère sécurisé des stationnements qui doivent être réalisés lorsque les travaux sont entrepris sur les parcs de stationnement existants. Jusqu'à présent, le texte concerne, à mon avis, seulement les bâtiments neufs, et non les bâtiments existants.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'article 22 bis C oblige justement à doter les parcs de stationnement de locaux sécurisés pour les vélos en cas de nouvelles constructions ou de travaux de rénovation. Votre amendement étant déjà satisfait, je vous propose de le retirer.

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

M. Gilles Lurton. Je le retire.

(L'amendement n^o 451 est retiré.)

(L'article 22 bis C est adopté.)

Article 22 bis

(L'article 22 bis est adopté.)

Article 22 ter A

(L'article 22 ter A est adopté.)

Article 22 ter

M. le président. L'amendement n^o 454 de M. Gilles Lurton est défendu.

(L'amendement n^o 454, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 593.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement précise les conditions d'entrée en vigueur de l'article afin que son application ne remette pas en cause des travaux en cours ou déjà programmés.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Amendement utile. Avis favorable.

(L'amendement n^o 593 est adopté.)

(L'article 22 ter, amendé, est adopté.)

Article 22 quater

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 592.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même argumentation que pour l'amendement précédent.

(L'amendement n^o 592, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 22 quater, amendé, est adopté.)

Article 23

(L'article 23 est adopté.)

Article 23 bis A

(L'article 23 bis A est adopté.)

Article 23 ter

M. le président. L'amendement n^o 596 de M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, est un amendement de précision.

(L'amendement n^o 596, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 23 ter, amendé, est adopté.)

Articles 23 quater à 25

(Les articles 23 quater, 24, 24 bis et 25 sont successivement adoptés.)

Article 25 bis A

M. le président. Les amendements, n^{os} 161 de M. Martial Saddier et 717 de Marie-Noëlle Battistel, tendant à rétablir l'article 25 bis A et pouvant faire l'objet d'une discussion commune, sont défendus.

(Les amendements n^{os} 161 et 717, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Article 25 bis

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n^{os} 105, 107 et 551, tendant à rétablir l'article 25 bis.

La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour soutenir l'amendement n^o 105.

Mme Valérie Beauvais. L'amendement a pour objet de renforcer les économies d'énergie. Sur cette question essentielle, il convient d'adopter les mesures qui contribueront à la reconnaissance des carburants alternatifs tels que le superéthanol E85.

En effet, bien que ce carburant permette une réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre et de 90 % des émissions de particules par rapport à l'essence et qu'il constitue une alternative aux carburants fossiles, il ne fait l'objet d'aucune inscription sur la liste des carburants alternatifs. Au-delà du bénéfice écologique évoqué précédemment, il convient de rappeler que l'E85 permet aux utilisateurs de réaliser des économies – le litre coûte environ 0,66 euro, ce qui représente pas moins de 600 euros d'économie pour un véhicule consommant 7 litres et ayant parcouru 13 000 kilomètres en un an.

Cet amendement vise donc à inscrire l'E85 au rang des carburants alternatifs, à favoriser le maillage des stations-service délivrant du biocarburant, à inciter les constructeurs automobiles à proposer des véhicules neufs équipés de boîtiers de conversion flexfuel et à soutenir le maintien de la garantie constructeur sur les véhicules convertis à l'initiative des particuliers.

À ceux qui jugent ces mesures inopportunes, je rappelle l'initiative des régions Grand Est et Hauts-de-France visant à accompagner financièrement l'installation de boîtiers de conversion. L'adoption de cet amendement viendrait conforter cette initiative de bon sens.

Dans le cadre de la transition énergétique, nous devons soutenir toutes les alternatives qui permettent de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et qui concourent à une moindre consommation des énergies fossiles. Tel est l'objet de cet amendement que je vous invite à voter.

M. le président. L'amendement n° 107 de Mme Emmanuelle Anthoine est défendu.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 551.

Mme Sophie Auconie. Cet amendement vise à rétablir l'article 25 bis qui prévoit d'utiliser le dispositif des certificats d'économies d'énergie au profit de l'accélération de la décarbonation des transports en mettant à disposition des collectivités publiques ou des acteurs privés de nouvelles sources de financement.

En complément de l'article initial, il vise les procédés de conversion des véhicules à motorisation essence en motorisation à carburant modulable essence ou superéthanol E85 pour faciliter le déploiement de véhicules roulant au superéthanol et le développement des véhicules à faibles et très faibles émissions. Grâce à l'homologation des boîtiers de conversion, le superéthanol E85 est désormais accessible à 90 % du parc automobile fonctionnant à l'essence, à condition de doter les véhicules dudit boîtier.

Ce carburant peut contribuer à la transition énergétique puisqu'il permet une réduction de 50 % des émissions nettes de gaz à effet de serre et de 90 % des émissions de particules par rapport à l'essence, tout en offrant un débouché aux agriculteurs français et en sécurisant nos approvisionnements.

M. Thierry Benoit. Très bien !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce débat a eu lieu à plusieurs reprises. Le dispositif des certificats d'économies d'énergie – CEE – est destiné, comme son nom l'indique, à favoriser les économies d'énergie. Paradoxalement, ce n'est pas exactement ce que vous proposez.

Il est possible d'approuver nombre des considérations que vous avez exposées sur ce carburant, notamment son intérêt pour la réduction de la pollution de proximité. Il ne faut toutefois pas oublier que ce dernier bénéficie aujourd'hui d'avantages très conséquents en matière de TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – qui lui permettent d'être particulièrement compétitif. Il me semble même, si je me souviens bien des auditions, que la production française est excédentaire.

Le superéthanol est, comme le biogaz, soutenu et mérite de l'être. En revanche, faut-il utiliser le dispositif du CEE pour favoriser un certain type de transport ? C'est déjà le cas : 12 % des CEE sont orientés vers les transports. On ne peut donc pas prétendre que les CEE ne concernent pas les transports.

Cependant, il me semble plus pertinent de consacrer l'essentiel des CEE à la rénovation énergétique, qui concourt à l'indispensable sobriété dans la consommation énergétique. L'amendement n'encourage pas cette sobriété globale.

Le superéthanol bénéficie déjà d'aides importantes sur le plan fiscal. Même si je comprends votre souhait d'encourager une production de carburant issu de notre agriculture, il est préférable de réserver le CEE aux économies d'énergie. À l'avenir, il faudra également s'interroger sur la part du foncier qui est consacré à cette production par rapport à la production alimentaire et avoir le courage de préserver un équilibre.

Je demande donc le retrait des amendements, sinon avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Sur le fond, le Gouvernement est plutôt favorable à la mobilisation des CEE au profit des transports. Mais vos amendements se concentrent sur les énergies fossiles alors qu'il conviendrait de les ouvrir à tous les types d'énergie.

M. le rapporteur l'a dit, aujourd'hui, le superéthanol est soutenu par un dispositif fiscal adopté en loi de finances.

Pour ces raisons, je vous propose le retrait des amendements.

M. le président. La parole est à M. Gérard Manuel.

M. Gérard Manuel. J'adhère au raisonnement développé par Mme Beauvais à l'instant. J'ajoute que l'adoption de cet article serait aussi un signe adressé aux constructeurs automobiles français – Renault et Peugeot – alors que, du matin au soir, un constructeur automobile étranger, Ford pour ne pas le nommer, inonde les antennes de publicité et ramasse la mise en ce qui concerne l'E85.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'aide fiscale est conséquente !

(Les amendements n° 105, 107 et 551, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Article 25 ter

(L'article 25 ter est adopté.)

Article 26 AA

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Il est question au travers de cet article de la décarbonation des transports et de la fin de la vente des véhicules utilisant des énergies fossiles en 2040 – certains amendements tendent à modifier cette date.

Aujourd'hui, les émissions s'élèvent en moyenne à 112 grammes de CO₂ par kilomètre. En 2021, ce taux devra s'établir pour chaque constructeur à 95 grammes. Nous devons donc nous assurer que les constructeurs français empruntent cette direction au plus vite, sinon ils se verront infliger des pénalités qui pourraient se compter en centaines de millions d'euros.

Notre rôle est de les accompagner dans cette transformation qui suppose de gagner plus 5 grammes de CO₂ par an. Il faut veiller à ce que les constructeurs tiennent ce rythme. Il en va aussi de leur compétitivité.

M. le président. Nous en venons aux amendements. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 591.

M. Christophe Bouillon. Il est vrai que la discussion a déjà eu lieu, mais permettez-moi, malgré tout d'insister sur ce point.

Il ne s'agit pas de se livrer à un concours de dates mais plutôt de définir une trajectoire. Sommes-nous bien partis pour atteindre l'objectif, que vous avez fixé et auquel nous souscrivons, de la décarbonation des transports ? Non. Si j'en crois le GIEC – groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat – et le Haut conseil pour le climat, nous sommes mal partis.

On observe une augmentation des ventes de véhicules de type SUV qui émettent bien plus de CO₂ et nous éloignent de façon dramatique de la trajectoire permettant de respecter les engagements pris, notamment dans l'accord de Paris.

Nous avons débattu avec le rapporteur, dont je souligne les compétences et la qualité d'argumentation, du risque de mettre en difficulté les constructeurs en avançant à 2030 la date butoir. Pour évaluer ce risque, il faut distinguer le stock et le flux. S'agissant du stock, c'est-à-dire au vu de l'état des lieux du parc automobile français, nous sommes mal partis : la France compte à peine 2 % de véhicules électriques contre 90 %, voire 94 % de véhicules thermiques. La barre est haute, il va donc falloir passer la surmultipliée.

Si l'on continue au rythme actuel, il faudra un temps considérable pour atteindre l'objectif. Le moyen d'accélérer les choses, c'est l'interdiction de la vente des véhicules thermiques, que vous fixez à 2040. Or, si l'on commence à utiliser ce moyen à partir de 2040 seulement, je crains que l'on ait les plus grandes difficultés à atteindre l'objectif de décarbonation du secteur des transports à la date que vous avez fixée, soit 2050.

D'ailleurs, il ne faut pas confondre l'interdiction de la vente des véhicules thermiques avec l'interdiction de ces véhicules eux-mêmes. Le parc actuel comptant environ

40 millions de véhicules et le cycle de vie des véhicules étant – vous l'avez rappelé en commission – de dix à douze ans, l'interdiction de la vente des véhicules thermiques à une date donnée ne va pas accélérer les choses du jour au lendemain.

Par cet amendement, qui vise à avancer de cinq ans les échéances fixées à l'article 26 AA, notre volonté est d'accélérer la trajectoire pour atteindre l'objectif. On nous dira qu'il ne faut pas trop contraindre les constructeurs. C'est l'approche privilégiée aujourd'hui, mais on voit bien que les choses nous échappent. Lorsque l'on constate que les ventes de SUV augmentent, on se dit qu'on ne peut pas faire entièrement confiance aux constructeurs à ce sujet.

Par ailleurs, nous n'avons pas à craindre le développement des véhicules électriques, car nos constructeurs fabriquent, sur notre territoire – c'est heureux –, les éléments indispensables à ces voitures. Tel est le cas de l'usine Renault de Cléon, dans ma région, qui fabrique des moteurs électriques. Nous sommes présents sur cette niche. Dès lors, aider au déploiement de la voiture électrique serait un bon signal. En se fixant cet objectif, on ne perturberait pas les constructeurs, on les accompagnerait plutôt.

Il faut d'ailleurs accompagner également les automobilistes, notamment pour qu'ils changent de véhicule – vous avez défendu des mesures en ce sens. Il faut aussi modifier la fiscalité écologique, car il y a, vous le savez comme moi, une aberration : dans la mesure où cette fiscalité porte non sur le véhicule, mais sur le carburant, elle favorise parfois les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre. Il faut donc mettre sur la table un ensemble de dispositions pour atteindre l'objectif.

Notre proposition est confortée par une étude publiée récemment par l'ONG Greenpeace, qui a étudié en détail les ventes des quinze plus gros constructeurs européens, en faisant appel, dans certains pays, à des organismes indépendants. Elle est arrivée à la conclusion qu'il était tout à fait envisageable de fixer des échéances autres que celles qui figurent dans le projet de loi, à savoir 2035 au lieu de 2040 pour la fin de la vente des véhicules thermiques, et 2045 au lieu de 2050 pour la décarbonation du secteur des transports. Ces objectifs ne sont pas inatteignables ni farfelus. Tout cela s'appuie sur des éléments objectifs.

Nous avons déjà eu ce débat. Je viens d'apporter de nouveaux arguments. J'attends ceux du rapporteur avec beaucoup d'impatience.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je me suis déjà beaucoup exprimé à ce sujet, Mme la présidente de la commission du développement durable vient de me le rappeler en aparté.

M. Gilles Lurton. Mme la présidente est raisonnable !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vais néanmoins prendre le temps d'argumenter, comme l'a fait M. Bouillon.

À la fin de votre intervention, monsieur Bouillon, vous avez fait référence à l'étude publiée par Greenpeace. Or celle-ci pose un problème de méthodologie, car elle procède à l'envers – ce qui peut être, certes, un choix stratégique : elle part de l'idée qu'il faut mettre fin à la vente de véhicules 100 % diesel et 100 % essence en 2028, puis qu'il faut examiner la manière d'y parvenir. Or les trajectoires qui en résulteraient seraient totalement incompatibles avec ce qui a été décidé au niveau européen, à savoir le règlement du

17 avril dernier établissant des normes de performance en matière d'émissions de dioxyde de carbone pour les véhicules neufs.

Je ne voudrais pas que l'on donne l'impression que nous ne faisons rien en la matière en France. Avec ce que nous avons inscrit dans le texte en première lecture, notamment la trajectoire pour les constructeurs – je ne vais pas refaire toute la démonstration...

M. Gilles Lurton. Inutile! Nous avons compris!

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Vous voulez dire qu'il suffit de revoir la vidéo de la première lecture?

M. Gilles Lurton. Exactement!

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne voudrais pas vous lasser,...

M. Jean-Marie Sermier. C'est déjà fait!

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. ...mais je voudrais rappeler que des mesures d'accompagnement ont été prises par le Gouvernement, notamment la prime à la conversion. Or un élément nouveau est intervenu depuis la première lecture – c'est pourquoi j'en parle: pour bénéficiaire de la prime à la conversion, il faudra désormais que le véhicule acheté émette moins de 116 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre. C'est un pas supplémentaire très important. On peut considérer que cela ne va pas assez vite ou pas assez loin, mais cette mesure a le mérite d'exister.

Nous avons fixé à 2040 l'objectif de fin de la vente des véhicules utilisant des énergies fossiles. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire d'ici là! Il y a le verdissement progressif du parc et la trajectoire que j'ai évoquée.

Vous proposez d'avancer chacune des étapes de cinq ans, mais l'objectif intermédiaire que vous souhaitez atteindre en 2025, à savoir 30 % de véhicules à faibles émissions dans le parc roulant, ne semble pas réaliste. Compte tenu de notre point de départ, que vous avez rappelé – 94 % des véhicules neufs vendus actuellement sont 100 % diesel ou 100 % essence, et seuls 2 % sont électriques ou hybrides, c'est-à-dire simplement électrifiés –, il serait très difficile d'atteindre un tel objectif en 2025.

C'est la raison pour laquelle nous avons proposé une trajectoire sur vingt ans. Je pense objectivement que cela constitue un point d'équilibre intéressant. Nous avons d'ailleurs assorti ce dispositif d'une évaluation régulière, tous les cinq ans, pour savoir où nous en serons sur cette trajectoire.

En parallèle, nous encourageons le développement des nouveaux carburants. Je pense en particulier à l'hydrogène, que beaucoup d'entre nous soutiennent, notamment M. Manuel – je suis moi-même vice-président du groupe d'études sur l'hydrogène à l'Assemblée nationale. Je crois à l'hydrogène, mais je ne suis pas certain de pouvoir dire dans dix ans que ce sera le pétrole du XXI^e siècle. Nous l'espérons, nous le souhaitons, car cela jouerait un rôle important, mais nous n'en savons rien.

Vous avez utilisé, monsieur Bouillon, la notion de « véhicules thermiques ». Pour ma part, je pense préférable de parler de « véhicules à énergies fossiles », car, en interdisant la vente de véhicules thermiques, on exclurait de fait les véhicules utilisant du gaz. Or je pense au biogaz et à nos agriculteurs – je suis entièrement d'accord avec ce qu'a dit

Mme Auconie tout à l'heure. J'espère que, dans quinze ou vingt ans, le gaz employé sera uniquement du biogaz, c'est-à-dire du gaz d'origine non pas fossile mais agricole.

Je comprends votre intention, monsieur Bouillon. Toutefois, je vous invite à retirer votre amendement, en raison des étapes que vous définissez: la pente que vous proposez a certes une dérivée positive, mais elle est un peu trop raide. Je préfère préserver le point d'équilibre auquel nous sommes parvenus en première lecture. L'objectif que nous fixons est à la fois cohérent et ambitieux. Appelez-vous que la France est le seul pays d'Europe à inscrire un tel horizon dans la loi. Ayons, de temps en temps, le courage de reconnaître nos mérites collectifs.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Très bien!

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je souhaite faire brièvement deux remarques, l'une sur la trajectoire, l'autre sur le stock, pour répondre à M. Bouillon.

La trajectoire que nous entendons inscrire dans la loi d'orientation des mobilités – l'objectif global de neutralité carbone du secteur des transports en 2050 et la fin de la vente des véhicules thermiques en 2040 – est cohérente avec celle qui figure dans la programmation pluriannuelle de l'énergie et celle qui découle de la stratégie nationale bas-carbone. Elle est conforme au droit européen, à la limitation de l'augmentation de la température à 1,5 degré prévue par l'accord de Paris et à l'engagement pris de réduire de 37,5 % les émissions de dioxyde de carbone à l'horizon 2030. Cette trajectoire a en outre été validée par le Haut Conseil pour le climat, qui n'est pas particulièrement complaisant, comme vous le savez.

S'agissant du stock de véhicules, que vous avez mentionné, les objectifs ambitieux que nous avons fixés pour le renouvellement des flottes de véhicules, notamment celles des entreprises, constituent un outil assez puissant, dans la mesure où il concerne, comme vous le savez, environ 50 % des véhicules acquis chaque année.

La trajectoire, qui a été précisée en détail par M. le rapporteur, sera un levier tout à fait intéressant. Comme il l'a annoncé, son suivi sera vérifié de façon très régulière, tous les cinq ans. J'émetts un avis défavorable sur l'amendement, mais nous partageons bien la même ambition.

(L'amendement n° 591 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 539 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 539, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 263.

M. François-Michel Lambert. Je ne le présenterai pas en détail, car il est très précis et technique. Il vise à définir des bornes, des points de passage obligés, dans la trajectoire dans laquelle nous devons nous engager. Cela nous permettrait de respecter les engagements que nous prenons aux niveaux national et international. Sans ces points de passage obligés, qui concernent notamment les taux à atteindre

pour le remplacement des véhicules, nous risquons de prendre du retard et de ne pas atteindre l'objectif que nous avons collectivement voté.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Comme je l'ai indiqué en commission, les points de passage que vous proposez ont déjà été fixés il y a près de trois ans. Dès lors, je ne vois pas l'intérêt de les inscrire dans le projet de loi. L'échéance de 2022, en particulier, est trop proche : elle interviendra deux ans après la promulgation de la loi. Il s'agit d'une loi d'orientation, qui définit une trajectoire pour les deux décennies qui viennent.

Je demande donc le retrait de l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis.

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

M. François-Michel Lambert. Je vous remercie pour votre avis, monsieur le rapporteur. Il s'agit certes d'une loi d'orientation, mais, au vu des débats que nous avons eus depuis hier, elle contient des dispositions concrètes ou d'application immédiate.

Nous proposons que la France se fixe l'objectif d'« une multiplication par cinq du nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318-1 du code de la route, neuves vendues en 2022 par rapport au nombre de voitures à très faibles émissions vendues en 2017 ». Voilà ! Il faut y aller ! Même s'il s'agit d'une loi d'orientation, nous avons besoin de points de passage.

(L'amendement n° 263 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 475.

M. Loïc Prud'homme. Je relève à mon tour la dichotomie entre les ambitions affichées et les trajectoires. Cet amendement vise à définir une trajectoire plus conforme aux enjeux climatiques qui se présentent devant nous. Nous proposons notamment d'interdire la vente de véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes consommant du carburant fossile cinq ans avant d'interdire celle des véhicules particuliers de cette nature. Il convient de retirer ces véhicules du marché de manière anticipée, car ce sont les plus gros consommateurs de carburant, donc les plus gros émetteurs de dioxyde de carbone. Cela permettrait d'accompagner la filière vers de nouvelles technologies.

Lorsque vous avez évoqué les véhicules à carburant fossile, monsieur le rapporteur, vous avez fait référence au biogaz. Pour ma part, je suis très circonspect à ce sujet, notamment s'il s'agit de mobiliser des terres agricoles pour le produire.

Je suis d'accord sur la nécessité de préserver la possibilité de produire de nouveaux carburants pour alimenter des véhicules thermiques ; le biogaz peut remplir cette fonction, s'il est produit par méthanisation dans de petits bassins agricoles, dans lesquels la matière végétale n'a à pas faire des kilomètres – sans quoi le bilan carbone redevient peu intéressant. C'est une voie qui n'est pas souvent évoquée. Le « power to gas » permet de produire du gaz de synthèse grâce à des énergies intermittentes, solaire notamment, et

donc de le stocker, alors que nous ne sommes pas en mesure actuellement de stocker ces énergies. Ces solutions citées dans les scénarios de décarbonation, en particulier du secteur des transports, doivent être prises en considération.

Enfin, anticiper en imposant des contraintes au secteur industriel peut conduire celui-ci à innover plus rapidement : l'histoire nous apprend que de cette manière nous sommes parvenus à relever des défis qui paraissaient impossibles à résoudre. C'est ainsi que l'on progresse. Je crois que trop de mollesse et une trop grande confiance dans les engagements volontaires des filières concernées nous ont conduits à ne pas respecter les obligations qui devraient être les nôtres. La trajectoire que nous avons suivie depuis l'accord de Paris dans le secteur des transports en offre une illustration concrète.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis d'accord avec vous, monsieur Prud'homme, sur la nécessité d'être attentif à la conservation d'un équilibre dans l'augmentation de la surface des terres agricoles consacrées à la production de carburants nouveaux. Vous êtes comme moi membre de l'OPECST – Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques – ; vous savez que nous travaillons en ce moment sur une étude dont je suis le rapporteur, avec le sénateur M. Roland Courteau, sur l'agriculture et la production d'énergie, qui sera publiée dans quelques mois. Nous étudierons cette question de près, et je vous invite avec plaisir à participer à nos travaux, d'autant que nous avons déjà collaboré par le passé.

Concernant votre amendement, qui évoque la sortie de l'utilisation des énergies fossiles pour les véhicules lourds, je formulerai trois remarques.

Premièrement, nous l'avons évoqué en première lecture, une réflexion est en cours au niveau européen, comme le montre la directive du mois d'avril relative aux véhicules légers. Je pense qu'il serait prématuré d'adopter des décisions dans le cadre du projet de loi, puisqu'il faudra se conformer au droit européen.

Ensuite, il faut faire attention. Le secteur du transport routier est très concurrentiel. Pour réguler le transport par poids lourds, mieux vaut donc adopter une démarche européenne.

Enfin, cette mesure n'était pas inscrite dans le texte initial, et n'a donc pas fait l'objet d'une concertation avec les représentants de la profession : il serait malvenu de l'adopter dans ces conditions.

Je comprends sincèrement l'idée qui a guidé la rédaction de l'amendement : je pense que lorsque les travaux européens auront avancé, il faudra fixer des objectifs, et nous devons adopter une démarche volontariste sur ce sujet également. Mais pour l'ensemble de ces raisons je propose un retrait de l'amendement, à défaut j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons abordé précédemment le sujet des véhicules thermiques, je voudrais ici ajouter un mot sur celui des poids lourds. Les objectifs que vous proposez nous paraissent aujourd'hui hors de portée ; cependant la stratégie de développement de la mobilité propre définit une trajectoire poids lourds, qui vise une réduction de 15 % à horizon de 2025 et de 30 %

à horizon de 2030, par rapport au niveau constaté en 2020 : ces objectifs nous paraissent plus réalistes. C'est pourquoi je propose le retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

(L'amendement n° 475 n'est pas adopté.)

(L'article 26 AA est adopté.)

Article 26 ABA

(L'article 26 ABA est adopté.)

Article 26 AB

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 476 et 494, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 476.

M. Loïc Prud'homme. Il s'agit à nouveau de la sortie de l'usage de véhicules à carburants fossiles. Cet amendement vise à mettre fin à la publicité, que ce soit sur internet, à la télévision ou à la radio, à partir du 1^{er} janvier 2021 pour les véhicules consommant exclusivement du diesel ou de l'essence ; à partir de 2025 pour les véhicules hybrides.

Nous avons eu cette discussion en commission du développement durable : la publicité est si puissante qu'elle parvient à annihiler tous nos efforts et à dévier toutes les trajectoires que nous nous fixons afin de décarboner notre parc. En 2018, les constructeurs automobiles ont investi 3,5 milliards d'euros : ce budget incroyable représente mille fois celui des campagnes de communication de l'ADEME – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ou du ministère de la transition écologique et solidaire. Si nous n'interdisons pas cette publicité, nous aurons beau faire, ils continueront à nous vendre toujours plus de grosses bagnoles qui consomment, alors qu'il faudrait consacrer des budgets à l'éducation à la sobriété énergétique.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 494.

M. Matthieu Orphelin. Il vise à réguler la publicité, soit une activité dont le but est d'inciter le public à acheter un produit. Or, la majeure partie de la publicité pour les voitures, 3,5 milliards d'euros par an donc, est consacrée aux SUV, qui représentent aujourd'hui, comme M. Bouillon l'a dit, pratiquement 40 % des ventes. C'est normal, compte tenu des montants investis dans la publicité pour ce type de véhicules – SUV, 4x4 et autres pick-up.

L'amendement ne vise pas à interdire du jour au lendemain toutes les publicités de cet ordre, mais à les restreindre progressivement sur dix ans, en commençant par celles pour les véhicules émettant plus de 180 grammes de CO₂ par kilomètre en 2021 – date à laquelle il faudrait atteindre une moyenne de 95 grammes. Celles concernant les véhicules émettant plus de 120 grammes de CO₂ par kilomètre seraient interdites en 2025, et celles relatives à tous les véhicules essence ou diesel en 2030.

Certains objecteront qu'il est possible de mettre en avant le modèle électrique d'une gamme. Cette proposition peut être affinée. Il faut un travail collectif sur ce sujet ; la ministre Elisabeth Borne a indiqué en commission qu'on pourrait aboutir avec le projet de loi anti-gaspillage pour une

économie circulaire. C'est un point fondamental si l'on veut être efficace et aider les acheteurs à orienter leur choix vers des véhicules qui consomment moins et qui leur reviendront donc moins cher en fonctionnement.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Nous l'avons dit en première lecture, notre démarche repose davantage sur l'incitation aux mobilités collectives, partagées – covoiturage, transports en commun – ou actives – comme le vélo. Nous n'avons donc pas retenu de messages de la même nature que ceux de ces deux amendements.

Je pense que les constructeurs vont devoir changer leur fusil d'épaule. La directive européenne dispose qu'à partir du 1^{er} janvier 2020, l'ensemble du parc vendu par un constructeur ne devra pas dépasser 95 grammes de CO₂ par kilomètre. Certes, il s'agit d'une moyenne, mais celle-ci devra ensuite diminuer progressivement jusqu'à atteindre 59 grammes en 2030. Ce chiffre correspond aujourd'hui à la définition d'un véhicule à faible émission, soit un hybride rechargeable. Pour atteindre cette moyenne, les constructeurs seront obligés de proposer un maximum de véhicules dont les émissions seront inférieures à 59 grammes de CO₂ par kilomètre, c'est-à-dire des véhicules à hydrogène, électriques et hybrides rechargeables.

Les constructeurs qui ne respecteront pas ces chiffres devront payer une pénalité de 95 euros par gramme de dépassement. Pour les véhicules à 180 grammes que vous évoquiez, monsieur Orphelin, cela revient à une amende de l'ordre de 8000 euros par véhicule. Imaginez ce que cela représente pour un constructeur !

M. Jean-Paul Lecoq. Ils vont payer !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je me permets de vous donner ces éléments de réflexion pour expliquer que les constructeurs vont être de plus en plus contraints par les directives européennes : c'est tant mieux car notre ennemi commun dans la lutte pour la protection du climat et de notre santé est le CO₂, mais c'est aussi la pollution de proximité dont nous reparlerons sûrement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis. Je vous renvoie à la mission qui a été confiée à la Fabrique écologique pour comprendre de quelle manière les messages publicitaires pouvaient encourager des comportements anti-écologiques. Les mesures qui en émaneront seront intégrées, conformément à l'engagement pris par la ministre, au projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et pour une économie solidaire.

M. François-Michel Lambert. Pas solidaire ! Circulaire !

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. M. Loïc Prud'homme a cité un chiffre édifiant : s'agit-il d'une approximation ? Je voudrais l'avis du Gouvernement. Combien de fois le budget de l'ADEME le budget publicitaire du secteur automobile représenterait-il selon vous ? Mille fois ?

M. François-Michel Lambert. Oui !

M. Dominique Potier. Le budget de l'ensemble de l'ADEME ou seulement son budget en communication ?

M. François-Michel Lambert. Son budget en communication !

M. Dominique Potier. Le travail de l'ADEME, hormis la gestion de quelques fonds, comme le Fonds chaleur, consiste essentiellement à lancer des messages promouvant le changement des comportements, dans l'habitat, dans les mobilités, etc. L'essentiel du budget de l'ADEME est consacré à la communication, et il serait mille fois inférieur à celui de l'industrie automobile ? Pourriez-vous nous donner les chiffres précis ? (*Brouhahas sur divers bancs.*)

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Soyez rigoureux ! Moi, je ne peux confirmer ce chiffre.

M. Gilles Lurton. C'est important !

M. le président. Je rappelle à M. Matthieu Orphelin que les députés non inscrits ne disposent plus que d'un temps de parole quatre minutes et quarante-neuf secondes. Vous ne souhaitez pas répondre ?

(*Les amendements n^{os} 476 et 494, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 477 et 747, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n^o 477.

M. Loïc Prud'homme. Je profite de la défense de cet amendement pour apporter à M. Potier la précision demandée : le budget de l'ADEME est effectivement mille fois moins important que celui des industriels de l'automobile : ceux-ci mettent 1500 euros dans chaque voiture pour nous la vendre, et nous la vendre la plus grosse, la plus lourde et la plus chère possible. L'objectif est atteint puisque l'an dernier les émissions de gaz à effet de serre avaient progressé.

L'amendement n^o 477 vise à imposer aux constructeurs automobiles, s'ils continuent à diffuser de telles publicités, un « Mobi-Score », sur le modèle du Nutri-Score. Pour chaque modèle dont ils font la publicité, par exemple un superbe SUV vendu 20 000 euros et émetteur de gaz à effet de serre, un code couleur indiquera la quantité de gaz émis, par kilomètre parcouru et par personne transportée.

Cela permettra aux acheteurs d'avoir accès à une information claire et d'arbitrer entre une voiture, un deux-roues hybride, un deux-roues électrique, un vélo. On pourrait intégrer à l'algorithme capable de calculer le Mobi-Score le poids du véhicule, parce que c'est une des principales difficultés aujourd'hui. Les gros SUV ont fait monter en flèche les émissions de gaz à effet de serre.

Cette proposition me semble de bon sens ; je ne doute pas, monsieur le rapporteur et monsieur le secrétaire d'État, que vous prononcerez un avis favorable sur mon amendement. Depuis le temps que je me démène sur cette loi d'orientation des mobilités, ce serait le minimum qu'un des amendements de mon groupe soit adopté !

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n^o 747.

M. Dominique Potier. Les membres du groupe socialiste sont fiers d'avoir lancé l'idée de légiférer sur les publicités pour l'avion ou la voiture. Certains veulent à présent agir sur le même plan.

Tout à l'heure, quand j'ai demandé des précisions sur le budget de l'ADEME, il ne s'agissait nullement de jouer la comédie. À l'instant, mon collègue Matthieu Orphelin a donné des chiffres qui me laissent stupéfait. Le CNRS – j'ai récemment visité un laboratoire, c'est extraordinaire, vous devriez le faire dans vos circonscriptions, on y voit l'avenir de notre industrie, de la recherche, les solutions pour le futur – a un budget inférieur à celui de la publicité automobile.

Le budget de la publicité pour les automobiles est équivalent à sept fois le budget de l'ADEME, soit environ 500 millions d'euros. Il équivaut donc à mille fois le budget consacré aux publicités de l'ADEME, qui visent à modifier notre comportement.

Dire cela, ce n'est pas accuser le président Macron, ni le Premier ministre, encore moins Mme la ministre, Élisabeth Borne. C'est poser une question de civilisation. Nous sommes dans un monde qui consacre mille fois plus d'argent à la publicité automobile qu'à celle de l'ADEME. Tous nos efforts en faveur des véhicules hybrides et électriques, et ceux visant à réduire la consommation d'énergie sont ruinés par le boom des utilitaires sportifs – les SUV –, des 4x4 et autres folies.

Au sein de cette assemblée qui doit légiférer pour s'attaquer au plus grand problème du siècle, le changement climatique, certains affirment que les Français ne doivent connaître aucune baisse de leur pouvoir d'achat en matière de transports, et qu'ils doivent pouvoir aller chez le médecin, au travail, à l'école, sans qu'on les embête.

Pourtant, ceux qui font le choix d'acheter un véhicule qui consomme 50 % ou 100 % de plus que les autres doivent au moins être informés des conséquences de leurs actes, lesquels causent des dégâts à la planète et nuisent à la santé publique, car la facture devra être payée un jour, et elle sera notamment par les plus sobres, ceux qui auront naïvement écouté le message de l'ADEME.

Quel est le principal frein à la conversion des comportements en faveur de la transition écologique ? Les sociologues apportent tous la même réponse : c'est le sentiment que les efforts que l'on fait soi-même sont ruinés par la désinvolture ou le mépris d'un autre, d'un voisin.

Des dispositifs de régulation de la publicité ont été créés pour le tabac, pour l'alcool, pour les situations où c'était nécessaire. Si l'on prend conscience des problèmes écologiques et que l'on est sérieux, de nouveaux dispositifs doivent être créés aujourd'hui. Il ne s'agit nullement de porter atteinte à la liberté, mais de s'attaquer à un luxe qui a des conséquences néfastes pour tous.

Vous nous assurez, monsieur le secrétaire d'État, que les moteurs vont évoluer progressivement grâce à la réglementation européenne. Le Président de la République, lors du G7, a annoncé que nous avions dix ans pour changer. Nicolas Hulot et toutes les autorités disent la même chose : nous avons dix ans. Quelle est la durée nécessaire pour que le parc automobile change ? Entre cinq et dix ans. Si l'on ne prend pas des mesures dès aujourd'hui, afin de mettre fin au suréquipement motorisé, qui génère un surcoût en matière de consommation et de pollution, nous ne serons pas prêts dans dix ans.

La mesure que nous proposons n'est pas de nature à ruiner les constructeurs automobiles dans un futur proche. Elle donnera une impulsion qui ne nuira pas à notre qualité de

vie et dont les effets seront visibles dans dix ans. Il faut simplement indiquer dans les publicités les conséquences de tel ou tel achat sur le climat, en complément des mesures fiscales que nous proposerons dans le PLF. Cela permettra de tarir cette pollution à la source.

Nous devons nous interroger : que faisons-nous ici quand le Gouvernement et la majorité protègent des pratiques qui n'ont pas d'autre justification qu'un désir de puissance et un érotisme fondés sur l'imitation ? C'est cela la publicité automobile. Sommes-nous capables de dire que ce discours-là est nuisible, comme l'alcool ou le tabac, parce qu'il nuit à notre santé, à la santé des autres, à la planète ? Si la puissance publique n'est pas capable d'imposer cela par la loi, c'est qu'elle abdique devant la puissance privée et qu'elle lui laisse la toute-puissance. Autant dire que nous créons un enfer pour nos enfants. *M. Matthieu Orphelin et M. Hubert Wulfranc applaudissent.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous n'allons pas prolonger indéfiniment les débats. Je me suis déjà longuement exprimé pour présenter notre action en matière de publicité. Ce qui me gêne, monsieur Potier, est que vous donnez l'impression que la majorité ne fait rien. Ce n'est pas sérieux : consultez la version de ce texte proposée en première lecture – sur les questions de verdissement obligatoire, par exemple. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015, se contentait de prévoir un verdissement des collectivités, sans l'assortir d'aucun contrôle.

Rien n'était prévu en matière de verdissement du parc de véhicules privés. C'est désormais le cas ; les choses auront lieu progressivement, de concert avec l'Europe. Reportez-vous à la progression et aux pourcentages prévus. Vous ne pouvez pas prétendre qu'il n'y a rien et que le texte est vide.

M. François-Michel Lambert. Si, parce qu'il n'y a rien dedans !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le titre III du projet de loi comprenait neuf articles, il en compte désormais quarante-neuf. Soyez sérieux !

Je me suis déjà exprimé, lors de la discussion des amendements précédents, sur la question des publicités. Quand vous entrez dans une concession automobile, et que vous consultez les documents de présentation de véhicules, le nombre de grammes de CO₂ qu'ils émettent est indiqué. Par ailleurs, la vignette Crit'Air donne de nombreuses informations sur la pollution de proximité, l'oxyde d'azote, les particules fines ; elle permet de distinguer des classes de véhicules sur ces questions. On ne peut pas dire que nos concitoyens n'ont pas accès à ces informations.

M. Dominique Potier. Ils ont accès à mille fois moins d'informations que ce qu'il faudrait !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En outre, des sites publics ont été mis en place par le ministère ou l'ADEME. On ne peut pas laisser entendre qu'il ne se passe rien.

Il faut en outre faire confiance au sens des responsabilités des individus. Nos compatriotes sont sensibilisés à ces questions et y font de plus en plus attention.

Vous parlez d'un rendez-vous dans dix ans. Je vous en rappelle un autre, le 1^{er} janvier 2020. Il faudra qu'à cette date, le parc vendu par les constructeurs automobiles ait

une moyenne d'émissions inférieure à 95 grammes de CO₂. Cette moyenne diminuera progressivement, jusqu'à 59 grammes en 2030. Vous pouvez penser que cela ne va pas assez vite et pas assez loin. Vous ne pouvez pas dire en tout cas qu'il n'y a rien.

Je pense pour ma part que la multiplication des messages publicitaires peut nuire : les gens ne s'y retrouveront plus. Avançons en nous appuyant sur ce qui a été prévu en première lecture à la fois en matière de trajectoire de verdissement des flottes, d'objectifs européens, d'incitations des constructeurs, d'obligations. En matière de publicité, enfin, beaucoup est fait pour favoriser les mobilités actives, le vélo, le covoiturage, avec par exemple le forfait mobilité durable.

J'émetts donc un avis défavorable sur ces amendements.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis. Je rappelle tout d'abord que cette trajectoire, – comme d'ailleurs l'ensemble des trajectoires qui sont inscrites dans les schémas de la LOM, de la PPE, programmation pluriannuelle de l'énergie, et de la stratégie nationale bas carbone –, s'accorde avec les engagements fondamentaux qui ont été pris ces dernières années, notamment celui de limiter le réchauffement à 1,5 ° Celsius, pris lors des accords de Paris.

Monsieur le rapporteur a raison de dire que l'objectif d'atteindre 95 grammes en 2020 constitue un véritable défi pour la filière automobile. Vous avez dû en recevoir les acteurs, discuter avec eux. Partout, ils doivent opérer un changement profond, culturel et industriel.

Je ne nie rien des chiffres du budget de la publicité en faveur de ces comportements anti-écologiques que vous avancez. Je rappelle qu'une mission porte notamment sur les effets cognitifs de la publicité. Elle en tirera les conséquences dans le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.

On ne peut pas dire en tout cas que la trajectoire n'est pas ambitieuse, que les objectifs ne sont pas volontaristes. Ils nous mènent sur le bon chemin : le chemin tracé par l'accord de Paris, que cette loi permet de suivre.

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. Avec tout mon respect, monsieur le secrétaire d'État, je suis désolé de vous dire que vous n'êtes absolument pas convaincant. On sent même une certaine gêne.

Sur le plan politique tout d'abord : avez-vous entendu la discussion générale ? Christophe Bouillon s'est exprimé, comme moi-même. Avez-vous observé qu'il y a quelques heures nous nous sommes abstenus au moment du vote sur le projet de loi énergie et climat ? Nous avons fait passer quelques amendements, nous avons regretté des insuffisances. Est-ce là de la violence politique ou de l'opposition systématique ? Avez-vous vraiment l'impression que nous n'ayons pas rendu hommage aux innovations techniques et aux décisions en matière de gouvernance qui marquent ce texte loi depuis la première lecture et dont Mme la ministre Borne est responsable ? Nous avons rendu hommage à ce qui était positif. Simplement, votre capacité à entendre l'opposition – je pense ici aussi à nos amis communistes, insoumis et autres écologistes indépendants – est d'une faiblesse sidérante.

En parlant de démocratie et de droit de l'opposition, rappelez-vous l'épisode de la taxation des billets d'avion. La ministre avait refusé systématiquement cette proposition pour annoncer une semaine plus tard, en marge d'un conseil des ministres, la création d'une toute petite taxe, qui avait été refusée dans l'hémicycle. Il aurait été difficile, de la part du Gouvernement, de faire plus méprisant.

Alors qu'aujourd'hui nous faisons des suggestions pour réguler la publicité, qui pèse sur la santé publique et menace la survie de la planète, ne nous renvoyez pas à un rapport de la Fabrique écologique ou de je ne sais qui. Ayez le courage de répondre clairement et de prendre en considération l'opposition, qui est tout sauf destructrice : elle s'efforce au contraire de faire des propositions acceptables par tous, que vous devriez avoir l'intelligence d'écouter avec plus de bienveillance.

(Les amendements n° 477 et 747, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 722 de Mme Marietta Karamanli est défendu.

(L'amendement n° 722, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 26 AB est adopté.)

Article 26 AC

M. le président. L'amendement n° 223 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

(L'amendement n° 223, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 597 de M. le rapporteur Jean-Luc Fugit est défendu.

(L'amendement n° 597 est adopté.)

(L'article 26 AC, amendé, est adopté.)

Article 26 A

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 271.

M. François-Michel Lambert. Passer par l'achat de véhicules neufs, électriques, ou hybrides pour transformer tout ou partie du parc automobile serait coûteux, et créerait des déchets supplémentaires difficiles à réutiliser. Dans une démarche d'économie circulaire, d'allongement de la durée de vie de ces produits que sont les véhicules, nous proposons d'intégrer la possibilité de transformer les moteurs de véhicules à essence en moteurs électriques. L'amendement vise simplement à ajouter les mots « , ou transformant » au texte actuel.

Le coût serait moins élevé – par exemple il en coûte 4 000 ou 5 000 euros pour transformer le moteur d'une berline, voiture qui coûte entre 25 000 et 35 000 euros. On y gagnerait aussi en maîtrise des ressources : on éviterait à la fois de détruire une voiture, dont tout ne peut pas être récupéré, et d'en construire une nouvelle au prix d'un gaspillage non nul.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Comme je l'ai dit en commission, je trouve l'idée intéressante – leetrofit, d'ailleurs, se développe –, toutefois, la rédaction de l'amendement pose problème. Si, à l'alinéa 2, après le mot « acquièrent », vous ajoutez les mots « , ou transformant », vous proposez de transformer les véhicules à faible émission en véhicules électriques. Du point de vue légistique, cela ne va pas, et contredit votre objectif. Ce serait une catastrophe d'adopter cet amendement. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

M. François-Michel Lambert. Si je suis impressionné par la qualité de notre rapporteur, je suis déçu par le fait qu'il ne propose pas de sous-amendement, alors qu'il partage mes objectifs. Il ne s'agit pas de traiter ici de la qualité technique des amendements, mais de favoriser le retrofit et de permettre la transformation la plus rapide des flottes au moindre coût. Un sous-amendement aurait donc été judicieux.

(L'amendement n° 271 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Natalia Pouzyreff, pour soutenir l'amendement n° 624.

Mme Natalia Pouzyreff. Cet amendement vise à verdir les flottes de deux-roues des entreprises. En effet, les deux-roues motorisés entraînent non seulement des pollutions de l'air mais aussi de fortes nuisances sonores. Or leur utilisation à des fins de livraison est en recrudescence, surtout en ville. Il existe pourtant une solution alternative, celle du scooter électrique. Permettre aux entreprises qui possèdent une grande flotte de la verdir favoriserait une mobilité plus douce en ville, au bénéfice de tous.

Mme Véronique Hammerer et M. Jean-Marc Zulesi. Très bien !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je commencerai par indiquer brièvement à M. Lambert qu'un groupe de travail rassemble le ministère et les acteurs du retrofit, que j'ai rencontrés au cours des auditions, notamment l'association AIRE – acteurs de l'industrie du retrofit électrique –, que vous connaissez très bien. Ce groupe de travail s'emploie à résoudre les problèmes réglementaires que présente le retrofit.

C'est pourquoi nous ne pouvons pas insérer dans la loi votre proposition – dont je n'ai pas dit qu'elle était inintéressante. Vous hochez la tête, mais telle est la réalité.

En commission, madame Pouzyreff, j'avais jugé votre amendement mal rédigé, mais puisqu'il a été retravaillé en conséquence, j'y donne un avis très favorable. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Avis favorable également.

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

M. François-Michel Lambert. Je ne vois absolument pas le lien, monsieur le rapporteur, entre le fait de fixer des objectifs et de les inscrire dans la loi, et celui de résoudre en quelques semaines des problèmes – certes non nuls – de réglementation. Vous faites un choix en refusant d'affirmer que l'acquisition de véhicules neufs, notamment pour les flottes, n'est pas forcément la meilleure voie pour accélérer le combat contre l'émission des gaz à effet de serre et en réduire le coût.

M. le président. La parole est à Mme Natalia Pouzyreff.

Mme Natalia Pouzyreff. Je remercie le rapporteur et le Gouvernement pour leur avis favorable.

(L'amendement n° 624 est adopté.)

(L'article 26 A, amendé, est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)

Article 26 B

(L'article 26 B est adopté.)

Article 26 CA

(L'article 26 CA est adopté.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce matin, à neuf heures :

Suite de l'examen, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 12 septembre 2019, à zéro heure.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA