

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du mardi 11 juin 2019

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1^{re} séance 5653

2^e séance 5699

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

266^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 11 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

1. **Hommage aux sauveteurs en mer décédés au large de la Vendée** (p. 5656)
2. **Questions au Gouvernement** (p. 5656)

SOUTIEN AUX SAUVETEURS EN MER (p. 5656)

M. Paul Christophe

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

SOUTIEN AUX SAUVETEURS EN MER (p. 5657)

M. Stéphane Buchou

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

URGENCES HOSPITALIÈRES (p. 5657)

Mme Geneviève Levy

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

MAISONS FRANCE SERVICE (p. 5658)

Mme Laurence Maillart-Méhaigner

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

RÉFÉRENDUM D'INITIATIVE PARTAGÉE (p. 5659)

M. François Ruffin

M. Édouard Philippe, Premier ministre

URGENCES HOSPITALIÈRES (p. 5660)

Mme Jeanine Dubié

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

AGRICULTURE BIOLOGIQUE (p. 5661)

Mme Marine Brenier

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

INCARCÉRATION DU MATHÉMATICIEN TUNA ALTINEL EN TURQUIE (p. 5662)

M. Cédric Villani

M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères

EXPORTATIONS AGRICOLES (p. 5662)

M. Bruno Millienne

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

RAPATRIEMENT DES ENFANTS DE DJIHADISTES FRANÇAIS RETENUS EN SYRIE (p. 5663)

M. Pierre Morel-À-L'Huissier

M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères

COORDINATION INTERNATIONALE POUR LA TAXATION DES GÉANTS DU NUMÉRIQUE (p. 5664)

M. Francis Chouat

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances

POLITIQUE SOCIALE (p. 5664)

Mme Marie-Noëlle Battistel

M. Édouard Philippe, Premier ministre

MAISONS FRANCE SERVICE (p. 5665)

M. Bruno Duvergé

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

URGENCES HOSPITALIÈRES (p. 5666)

M. Jean-Paul Lecoq

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

RÉGULATION DE LA PLANTATION DE VIGNES (p. 5667)

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

Suspension et reprise de la séance (p. 5667)

PRÉSIDENTE DE M. FRANCIS VERCAMER

3. **Mobilités** (p. 5667)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5668)

Article 26 AA (*suite*) (p. 5668)

Amendement n° 3281

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n° 2978

Amendements n°s 1177, 1864, 2769, 2781

Amendements n°s 2767, 3282, 1414, 2080, 1415, 2380

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

Après l'article 26 AA (p. 5681)

Amendements n^{os} 2888, 2903, 1040, 3566

Article 26 AB (p. 5687)

Amendement n^o 2946

Amendements n^{os} 2362 et 2374, 194, 397, 1371, 1849, 3075

Amendement n^o 3037 et 3071

Amendements n^{os} 3138, 3230, 3508

Après l'article 26 AB (p. 5691)

Amendements n^{os} 2868, 2150

Amendements n^{os} 2876, 1366, 3198 rectifié

Amendements n^{os} 2697, 3166

Amendements n^{os}, 3564, 3563, 3562 et 3565 (sous-amendement), 382 rectifié, 3196 rectifié, 1413 rectifié, 1745 rectifié

Amendements n^{os} 2975 rectifié et 2976 rectifié, 2702 rectifié

Amendements n^{os} 2974 rectifié et 2973 rectifié, 1438 rectifié, 369 rectifié, 3199 rectifié

Article 26 A (p. 5696)

Mme Véronique Riotton

M. Jean-Marc Zulesi

Mme Aude Luquet

4. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5697)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

HOMMAGE AUX SAUVETEURS EN MER DÉCÉDÉS AU LARGE DE LA VENDÉE

M. le président. Après l'événement tragique survenu vendredi dernier au large des Sables-d'Olonne, où trois sauveteurs en mer ont perdu la vie lors d'une opération de secours, je tiens une nouvelle fois, en votre nom à tous, à exprimer la solidarité de la représentation nationale envers leurs familles, leurs proches et tous les gens de mer. *(Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement se lèvent.)*

Je veux aussi saluer, en cette circonstance douloureuse, l'action de la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM, son engagement exceptionnel et son dévouement quotidien. Je salue la présence parmi nous de plusieurs de ses membres, dont son président. *(Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement applaudissent longuement.)*

Je salue également l'ensemble de ceux qui, au sein de la communauté maritime, font œuvre de vigilance, de professionnalisme et de générosité sur les mers et les océans, au profit de la sécurité de tous. Ils veillent chaque jour pour éviter que l'eau salée n'ait jamais le goût des larmes. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

2

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

SOUTIEN AUX SAUVETEURS EN MER

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

M. Paul Christophe. Monsieur le Premier ministre, né aux Sables-d'Olonne, familialement attaché à cette commune, petit-fils d'un sauveteur en mer, c'est avec une certaine émotion que je tiens tout d'abord à rendre hommage, à mon tour, aux trois sauveteurs de la SNSM qui ont trouvé la mort, vendredi dernier, en portant secours à un chalutier pris dans la tempête au large des Sables. Yann Chagnolleau, Alain Guibert et Dimitri Moulic sont morts en accomplissant leur devoir. Ils s'étaient engagés dans une mission de sauvetage pour que d'autres puissent vivre. Nous n'oublierons pas leur courage, leur sacrifice ; qu'ils en soient à jamais

remerciés. *(Applaudissements sur tous les bancs.)* J'associe également à cet hommage leurs quatre compagnons d'équipage qui ont pu être secourus mais resteront à jamais marqués par ce drame.

Ces trois sauveteurs ont été faits chevaliers dans l'ordre national de la Légion d'honneur à titre posthume. J'ai une pensée très émue pour leurs familles et leurs collègues, qui pleurent la perte d'un enfant, d'un mari, d'un père ou d'un ami. La douleur de leur absence demeurera pour les enfants qui grandiront désormais sans père. Notre groupe demande qu'eux et tous les enfants de sauveteur qui perdent la vie en secourant des marins en danger soient officiellement reconnus pupilles de la nation, comme c'est le cas pour les enfants de militaires, gendarmes ou fonctionnaires de police morts en service.

Ce drame humain met en lumière les actions de la SNSM et de ses quelque 8 000 sauveteurs, des passionnés d'océan, pour la plupart bénévoles, qui assurent la sécurité des personnes et portent secours en mer en dépit de conditions météorologiques parfois difficiles.

Actuellement, le financement de la SNSM repose sur la générosité et la confiance des donateurs privés, pour près de 80 % de ses ressources. Celles-ci lui permettent notamment de renouveler ou de maintenir en parfait état la flotte de sauvetage, condition essentielle au bon accomplissement de ses missions.

Devant le dévouement de ces bénévoles, nous nous devons, nous aussi, d'être à la hauteur. Par conséquent, monsieur le Premier ministre, quelles perspectives financières l'État entend-il offrir à la SNSM pour lui permettre de poursuivre ses activités avec toute la sérénité nécessaire ? *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur Christophe, le Gouvernement s'associe bien sûr à votre message de condoléances aux familles des victimes, ces sauveteurs en mer qui ont péri vendredi dernier aux Sables-d'Olonne, ainsi qu'à l'hommage que l'Assemblée nationale vient de leur rendre. Je tiens à remercier toutes celles et tous ceux qui, depuis le drame, expriment leur solidarité et leur soutien aux sauveteurs en mer, et plus particulièrement aux familles des victimes et aux rescapés, que j'ai rencontrés dès vendredi aux Sables-d'Olonne.

Il faut répéter, je crois, qu'ils n'ont écouté que leur courage quand ils ont pris la mer, comme le font les sauveteurs tous les jours, toute l'année, par tous les temps, pour porter secours, parfois à des bateaux seulement tombés en panne, mais aussi souvent à des marins en danger. Ils n'hésitent pas à s'engager au péril de leur vie. Le drame de vendredi vient nous rappeler que ces mots ne sont pas qu'une formule : c'est une dure réalité, que nous devons toutes et tous avoir en tête quand nous parlons du sauvetage en mer en France.

C'est un beau modèle que le modèle français du sauvetage en mer, fondé sur le bénévolat, l'engagement de femmes et d'hommes qui ne comptent pas leur temps. Ils veillent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an.

Mais évidemment, vous avez raison de le faire observer, tout cela ne se fait pas sans moyens. Le budget de la SNSM a d'ailleurs beaucoup augmenté depuis dix ans car il fallait renouveler ses canots de sauvetage. La contribution de l'État elle-même a augmenté, en deux paliers : elle est d'abord passée de 2 millions à 3,5 millions d'euros par an, puis maintenant à 6 millions d'euros par an.

Cependant, il est vrai que, pour le renouvellement futur de la flotte de canots de sauvetage, un effort financier supplémentaire sera nécessaire. Vous pouvez bien sûr compter sur la mobilisation du Gouvernement mais aussi, je crois pouvoir le dire, sur celle des collectivités locales et des donateurs, pour réussir à continuer à donner aux sauveteurs en mer les moyens qu'ils méritent. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-I.*)

SOUTIEN AUX SAUVETEURS EN MER

M. le président. La parole est à M. Stéphane Buchou.

M. Stéphane Buchou. J'associe à mon intervention Mme Sophie Panonacle, députée de Gironde, ainsi que Mme Martine Leguille-Balloy et M. Pierre Henriot, mes collègues de Vendée.

Monsieur le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, vendredi dernier en fin de matinée, alors que la tempête Miguel frappait nos côtes, un drame s'est noué au large des Sables-d'Olonne. Le canot de la station SNSM Patron Jack Morisseau, parti porter secours à un chalutier en difficulté, s'est retourné sous la violence conjuguée des vagues et du vent. Malgré les moyens humains et matériels importants dépêchés rapidement sur les lieux, trois des sept bénévoles ont péri. Ces hommes, n'écouterant que leur courage, n'avaient pas hésité une seule seconde à prendre une mer très dangereuse car totalement déchaînée. Le chalutier, quant à lui, piloté par un marin expérimenté, a sombré, et ce dernier est toujours porté disparu.

Je tiens ici à saluer la mémoire de Yann Chagnolleau, d'Alain Guibert et de Dimitri Moulic et, à travers eux, à honorer tous les bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer. Je salue leur bravoure, leur abnégation et leur dévouement. (*Mmes et MM. les députés se lèvent et applaudissent longuement.*)

Quelques heures après le drame, nous étions ensemble, monsieur le ministre d'État, aux Sables-d'Olonne, ville meurtrie, sous le choc, aux côtés des familles des victimes, des rescapés, de toute la communauté des gens de la mer et des secours venus en aide à leurs collègues dans la douleur. Nous avons été particulièrement impressionnés par la dignité, par la solidarité et la fraternité dont ils ont fait preuve.

La disparition de ces hommes laisse des veuves et des orphelins et évidemment chacun se sent touché : le monde du sauvetage en mer au premier chef, le monde de la pêche maritime ensuite ; et puis nous tous, citoyennes et citoyens, élus, qui nous retrouvons dans la compassion due à ces hommes au courage hors norme.

L'émotion suscitée par cette tragédie est immense. Nous étions au moins 15 000 hier, réunis aux Sables-d'Olonne pour une marche silencieuse particulièrement digne, simple et fraternelle. Nous serons sans nul doute encore très

nombreux, jeudi, pour l'hommage de toute la nation à ceux que le Président de la République a qualifiés de héros et qui seront faits chevaliers de la légion d'honneur à titre posthume.

Ce nouveau drame humain nous alerte et nous oblige ; il nous oblige à considérer que l'exercice de la liberté ne peut se passer du filtre de la responsabilité. Puisse-t-il rappeler que lors d'événements météorologiques exceptionnels préalablement annoncés, la prudence est de mise pour soi-même et pour les autres. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous étions en effet ensemble, aux côtés des bénévoles de la station de sauvetage en mer des Sables-d'Olonne, aux côtés des familles des victimes, aux côtés des rescapés, qui ont survécu miraculeusement au drame qui s'est déroulé vendredi dernier.

Un homme national sera rendu aux victimes jeudi prochain, aux Sables-d'Olonne, par le Président de la République ; cet hommage sera à la hauteur de leur engagement, de leur courage, de leur dévouement, de leur sacrifice. Les honneurs seront rendus aux sauveteurs en mer qui ont péri dans ce dramatique accident, mais aussi aux survivants.

Au-delà, vous parlez des consignes de sécurité, et vous avez raison, monsieur le député ; nous l'avons d'ailleurs dit dès vendredi dernier aux Sables-d'Olonne. C'est un message partagé par tous ceux qui prennent la mer, quelle que soit leur activité, à commencer par les marins-pêcheurs : ce jour-là, aux Sables-d'Olonne, tous les bateaux de pêche étaient restés au port ; tous les pêcheurs avaient pris cette même décision en raison de l'alerte météo très sérieuse qui avait été très largement diffusée.

Ces consignes de sécurité sont établies sur la base de prévisions météorologiques ; elles s'appliquent à tous, en mer comme sur terre, mais en mer particulièrement. Je lance un appel à la responsabilité : la sécurité des marins, mais aussi celle des sauveteurs en mer, est l'affaire de toutes et de tous. Les consignes sont données en fonction d'alertes météorologiques, et elles sont là pour être respectées. Je souhaite que chacune, que chacun en soit bien conscient, dans tous les ports de France, et les applique.

URGENCES HOSPITALIÈRES

M. le président. La parole est à Mme Geneviève Levy.

Mme Geneviève Levy. Le groupe Les Républicains tient à s'associer à l'hommage rendu à ces sauveteurs courageux ; nous leur adressons toute notre profonde reconnaissance. Je connais des bénévoles qui s'investissent en Méditerranée ; nous sommes bien sûr avec eux par le cœur et par la pensée. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

Madame la ministre des solidarités et de la santé, les urgences sont à bout de souffle. Les personnels sont encore aujourd'hui dans la rue pour vous le redire. Ils souffrent, et leur mobilisation ne faiblit pas, tant ils sont découragés. Depuis le mois de mars, l'ensemble des personnels des urgences se mobilisent pour faire entendre leur désarroi, et ils se désolent de ne pas être entendus.

Ils souffrent de l'hyperspécialisation des lits d'aval et de l'hôpital ; ils souffrent d'un sentiment de solitude et d'abandon exacerbé par les incivilités et violences quotidiennes. C'est une réalité objective.

Les urgences sont pourtant l'affaire et la responsabilité de l'hôpital tout entier, et pas seulement des urgentistes, qui sont l'ultime chaînon d'un système de santé qui n'est plus adapté aux attentes et aux besoins de la population ; et le regroupement à marche forcée des établissements de santé que vous imposez ne fera qu'aggraver la situation.

Les réponses que vous formulez ne sont pas audibles, et parfois elles sont même vexatoires.

M. Pierre Cordier. C'est vrai !

M. Maxime Minot. Une honte !

Mme Geneviève Levy. La réaction des urgentistes à la suite de vos annonces lors de leur congrès annuel est accablante. Vous proposez cinq mesures pansements, quand les soignants demandent un plan d'action global, et ce n'est pas la loi Santé qui palliera les insuffisances dénoncées.

M. Alain Bruneel. C'est vrai !

M. Maxime Minot. Ça, c'est clair !

Mme Geneviève Levy. Une infirmière le disait très justement il y a quelques jours, et je reprends ses mots, madame la ministre : les soignants n'ont pas besoin de câlins, ils ont besoin de budget.

Allez-vous entendre les personnels des urgences ? Les urgences ne doivent plus être la variable d'ajustement de l'organisation de l'hôpital. Sur le terrain, concrètement, quelles décisions envisagez-vous ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Le malaise aux urgences est réel, nous ne le nions pas ; je veux que toutes et tous sachent que nous connaissons leur engagement, sachent combien nous soutenons leur travail au quotidien. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Pierre Cordier. Des mots, des mots, des mots ! Vous êtes aux affaires depuis deux ans, à quand les actes ?

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. À l'origine du mouvement actuel se trouve la difficulté des conditions de travail. Plusieurs éléments pèsent sur le fonctionnement des urgences. Je pense d'abord à l'augmentation exponentielle du nombre de passages dans ces services : alors qu'il était de 10 millions en 1996, le nombre d'admissions y a atteint 21 millions en 2016. (*Exclamations sur les bancs des groupes GDR et FI.*) En vingt ans, nous sommes passés du simple au double ! (*Vives exclamations sur les bancs des groupes FI et LR.*)

M. Éric Coquerel. C'est pas ça, le problème !

M. Pierre Cordier. Agissez !

Mme Bérengère Poletti. Vous êtes là depuis deux ans !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Les raisons de cette augmentation ne sont pas toujours les mêmes d'un territoire à l'autre ; mais il est évident que l'une d'entre elles réside dans l'organisation de l'offre de soins en amont, et notamment dans la manière dont nous organisons les parcours des patients entre la ville et l'hôpital. Faute de médecins près de chez eux, nos concitoyens ont pris le réflexe de se tourner vers les urgences pour des situations qui ne le justifient pas.

M. Jean-Paul Dufrène. Il y en a marre de cet argument !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Le déclin de la démographie médicale, qui touche la ville comme l'hôpital, constitue une autre explication des tensions observées : il est trop souvent difficile de remplir les lignes de garde, et cette difficulté s'accroît en période estivale.

M. Alain Bruneel. Embauchez !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Il faut en finir avec le tout-hôpital, ce sont les hospitaliers eux-mêmes qui nous le disent. Le sens du plan « ma santé 2022 » et de la loi Santé, pour laquelle Mme Agnès Buzyn est actuellement au Sénat, ...

M. Maxime Minot. Venez dans les territoires ! Sortez de vos bureaux !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. ...est de réformer notre système de santé, l'organisation de nos soins, afin que chaque citoyen trouve près de chez lui la prise en charge la plus adaptée à ses besoins, notamment en ville, pour des problèmes de santé sans gravité.

M. Pierre Cordier. Sur le terrain, vous faites le contraire de ce que vous dites ici !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Je voudrais enfin rappeler que Mme la ministre a dégelé 415 millions d'euros en décembre 2018 ; ...

M. Pierre Cordier. Ce n'est pas qu'une question d'argent !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. ...pour la première fois depuis dix ans, elle a également annoncé une hausse des tarifs hospitaliers, afin d'envoyer aux soignants un signal de reconnaissance de leur engagement dans la transformation du système de santé. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Cette augmentation des financements doit également être visible dans les services d'urgence. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

MAISONS FRANCE SERVICE

M. le président. La parole est à Mme Laurence Maillart-Méhaignerie.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. Madame la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, en deux ans, trois bureaux de poste ont fermé dans ma circonscription. (*Exclamations sur les bancs des groupes LR et FI.*) Obtenir un rendez-vous avec les services des impôts ou de la CAF – la caisse d'allocations familiales – relève parfois du parcours du combattant. Les citoyens attendent une présence forte et efficace des services publics sur leur territoire, à proximité de leur lieu de vie. Ils attendent des conseils, une écoute et une présence humaine qui apportent des solutions à leurs problèmes du quotidien.

Alors que nous débattons cette semaine dans notre hémicycle du projet de loi d'orientation des mobilités, les zones rurales éloignées des services publics s'invitent de nouveau au cœur de nos discussions. Ce sujet a de nombreuses fois été évoqué pendant le grand débat, et nous devons à présent agir avec force, animés par l'objectif de restaurer la confiance des citoyens envers les services publics et de répondre à leurs inquiétudes.

Je connais votre engagement, madame la ministre. C'est pourquoi je souhaite vous interroger sur la création d'une maison France service dans chaque canton, annoncée par le Président de la République lors de sa restitution du grand débat, le 25 avril dernier. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Thibault Bazin. Le canton n'est pas la bonne échelle !

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. Il existe déjà 1 300 maisons de services au public. Ces lieux sont appréciés par de nombreux citoyens qui vivent dans une commune rurale et éprouvent de réelles difficultés à accomplir leurs démarches administratives.

M. Pierre Cordier. Ces difficultés sont énormes !

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. Sont en cause l'éloignement des services publics, bien sûr, mais aussi les difficultés d'accès à internet ainsi que la méconnaissance de ses droits et des outils numériques.

En mars dernier, vous appeliez à développer 500 maisons France service, qui viendraient s'ajouter aux 1 300 maisons de services au public existantes.

M. Fabien Di Filippo. Vous réinventez l'eau chaude !

M. Pierre Cordier. Oui ! Il faut sortir le dimanche !

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. S'agira-t-il de lieux où les Français pourront trouver un bouquet de services et réaliser leurs démarches auprès de la CAF, de Pôle emploi, du centre des impôts, de La Poste ou de la caisse primaire d'assurance maladie ? Trouveront-ils les mêmes services quel que soit le canton de France ? Quels financements comptez-vous déployer pour assurer et pérenniser leur fonctionnement en Bretagne, dans la Creuse et dans le Nord ?

M. Raphaël Schellenberger. Et en Alsace !

M. Sébastien Leclerc. Le temps de parole est écoulé !

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. Ces questions et leurs réponses sont primordiales pour envoyer les bons signaux, afin que nos concitoyens des zones rurales continuent à y vivre, à y vivre bien et à y croire. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Madame Maillart-Méhaignerie, au cours du grand débat, les Français ont exprimé à la fois leur besoin d'efficacité et de proximité, et bien sûr leur attachement au service public. Pour y répondre, le Président de la République a en effet pris l'engagement de développer, d'ici à 2022, dans chaque canton, des lieux physiques d'accès aux services publics.

M. Pierre Cordier. Le canton n'est pas la bonne échelle !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Le dispositif, plus ambitieux encore que celui des actuelles maisons de services au public, s'intitulera « France service ».

M. Fabien Di Filippo. Quelle révolution...

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Ces maisons garantiront une même qualité de services, quel que soit le gestionnaire – collectivité territoriale, association ou encore La Poste – et le lieu d'implantation, qu'il s'agisse de nouvelles maisons ou des maisons existantes, qui seront labellisées.

Elles offriront un panier de services qui regroupera un grand nombre d'opérateurs – neuf au minimum – et plusieurs ministères. Vous avez cité La Poste, la CAF, Pôle emploi, l'assurance maladie. S'y ajouteront plusieurs autres services bien connus, comme la CNAV – la Caisse nationale d'assurance vieillesse – ou la MSA – la Mutualité sociale agricole.

Elles permettront ainsi à un citoyen d'accomplir plusieurs dizaines de démarches différentes en un même lieu. Nous veillerons à enrichir en contenus ce panier de services, avec l'arrivée de nouveaux acteurs potentiels, en lien avec les collectivités territoriales, très engagées dans cette politique. Au-delà du panier commun, des services spécifiques pourront être proposés selon les territoires.

Enfin, nous veillerons particulièrement à ce que France service propose des actions de médiation numérique pour former et accompagner les 13 millions de Français qui se déclarent mal à l'aise avec internet. Ainsi rejoindrons-nous la mission de Cédric O sur le comptoir numérique.

Plus de proximité, une réponse de qualité, de la personnalisation : tels seront les trois piliers des maisons France service. *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

RÉFÉRENDUM D'INITIATIVE PARTAGÉE

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

M. François Ruffin. Ma question ne s'adresse à aucun ministre. Ce n'est d'ailleurs pas une question ; c'est une alerte. *(Exclamations sur divers bancs.)*

M. David Habib. Alors il faut lui couper la parole, monsieur le président !

M. François Ruffin. Françaises, Français, ce n'est pour l'instant qu'un murmure : « Référendum. » Un référendum sur Aéroports de Paris. Un référendum pour ne pas brader ce trésor à Vinci. Un référendum, surtout, sur l'avenir, l'avenir que nous refusons, l'avenir que nous désirons. Voici l'arme qui les effraie : ils ont peur, peur de votre portable, peur de votre tablette, peur de votre ordinateur, peur de vos signatures.

D'emblée, d'ailleurs, le Premier ministre s'est étranglé : « C'est une situation dangereuse ! Cela pose un vrai et grave problème démocratique ! » Il a bien raison : c'est la démocratie qui est en jeu. Pour lui, pour eux, la démocratie, elle est bien quand elle somnole dans cette Assemblée. *(Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.)* La démocratie, c'est quand ils répètent en boucle : « croissance », « concurrence », « compétitivité », « mondialisation », « déficit » ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)* La démocratie, c'est voter une fois tous les cinq ans, et ensuite, circulez braves gens, on dirige et on décide pour vous ! Voilà, la démocratie qu'ils apprécient ! *(Vives exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM.)*

M. le président. Chut !

M. François Ruffin. Pour nous, au contraire, la démocratie, c'est la reprise en main du destin commun. Et il faut bien commencer par un bout, même petit : puisque le premier référendum d'initiative partagée de notre histoire nous le permet, allons-y, commençons par le bitume des aéroports, avant de passer à nos écoles, nos forêts, nos trains, nos maternités, nos tribunaux !

Ils vendent Charles-de-Gaulle ? Nous répondons : « Référendum ! » *(« Référendum ! » sur les bancs du groupe FI.)*

Ils cassent nos urgences ? Nous répondons « Référendum ! » *(« Référendum ! » sur les bancs du groupe FI.)*

Ils ferment nos classes ? Nous répondons « Référendum ! » *(« Référendum ! » sur les bancs du groupe FI. – « 6 % ! » sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

M. le président. S'il vous plaît !

M. François Ruffin. Ils polluent l'air, la terre, la mer ? Nous répondons « Référendum ! » (« *Référendum !* » sur les bancs du groupe FI. – « 6 % ! » sur de nombreux bancs des groupes LaREM et MODEM.)

Partout, sur nos cahiers d'écoliers, sur les murs de nos villes, sur nos pages internet, nous écrivons ce nom : « Référendum ! » (« *Référendum !* » sur les bancs du groupe FI. – « 6 % ! » sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)

C'est une frénésie qui doit saisir la France : « Référendum ! » (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.* – « 6 % ! » sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre, pour apporter la réponse que M. Ruffin ne souhaitait pas. (*Sourires. – Vifs applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Monsieur Ruffin, vous m'interrogez sur le référendum – ou plutôt, vous ne m'interrogez pas, car vous ne respectez pas les règles de cet hémicycle. (*M. Laurent Garcia applaudit.*) Vous nous dites pourtant que vous êtes attaché à la démocratie.

M. Erwan Balanant. Parlez-en à vos militants, monsieur Ruffin !

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Nous le sommes aussi. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*) Aucune votation, aucune élection ne fait peur aux démocrates. (*Mêmes mouvements.*) Il y a quelques mois, celui qui dirige votre formation politique a déclaré qu'il voulait faire des élections européennes un « référendum » contre le Gouvernement et contre le Président de la République ! (« 6 % ! » sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)

Mme Marine Le Pen. En effet : merci !

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Je crois que les Français ont voté ! (*Les députés des groupes LaREM et MODEM se lèvent et applaudissent longuement. – Autres applaudissements sur quelques bancs des groupes LR et UDI-I. – Exclamations sur les bancs du groupe FI. – « Merci ! » parmi les députés non inscrits.*)

URGENCES HOSPITALIÈRES

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié. S'il vous plaît, chers collègues, écoutons-la dans le calme.

M. Pierre Cordier. C'est pas terrible, 6 % !

M. le président. Seule Mme Dubié a la parole.

Mme Jeanine Dubié. Notre groupe s'associe à l'hommage que vous avez rendu aux sauveteurs en mer et salue leur courage et leur abnégation. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LT, LaREM, MODEM et UDI-I.*)

Ma question s'adresse à Mme la ministre des solidarités et de la santé. Les mouvements de grève des services d'urgences, qui ont débuté à Paris au mois de mars, ont gagné l'ensemble du territoire : actuellement, quatre-vingt-quinze services sont en grève.

La situation est devenue intenable, et le mécontentement s'exprime de différentes manières. Aujourd'hui encore, une nouvelle journée d'action a lieu.

Comment pourrait-il en être autrement quand l'on sait que le nombre de passages aux urgences augmente de 2 à 3 % par an alors même que les moyens des services

diminuent ? Vous l'avez rappelé, madame la ministre : de 10 millions en 1998, ce nombre est passé à 21 millions en 2018.

Le manque de personnel, les conditions de travail, les agressions dont sont de plus en plus victimes les soignants et la carence des lits d'hospitalisation en aval : tous ces facteurs conduisent aujourd'hui à une situation de rupture.

Les personnels sont fatigués, épuisés. (*M. Jean Lassalle applaudit.*) L'engorgement des urgences met en danger la prise en charge des patients, mais altère aussi la santé des soignants qui malgré leur professionnalisme et leur sens des responsabilités n'en peuvent plus. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LT et UDI. – M. Jean Lassalle applaudit également.*)

Il ne s'agit pas de vous mettre en cause : nous le savons, la situation actuelle est la conséquence d'une lente dégradation. Cependant, dans la situation actuelle, qui est gravissime, les réquisitions et le recours aux intérimaires ne sont pas des solutions de nature à mettre fin à la crise – pas plus, d'ailleurs, que l'annonce d'un rapport dont les conclusions devraient être remises à l'automne.

Alors que nous nous trouvons à la veille de la période estivale, synonyme de difficultés accrues dans les urgences, nous avons besoin de mesures immédiates.

J'ai deux questions : dans l'attente d'une réforme structurelle visant à rendre plus attractifs ces métiers essentiels, comptez-vous donner dès aujourd'hui plus de moyens aux services d'urgence ? Par ailleurs, êtes-vous prête à mettre fin aux fermetures de lits en aval afin de désengorger les urgences ? (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LT et GDR. – M. Jean Lassalle applaudit également.*)

M. Jean-Paul Dufègne. Moratoire !

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Oui, madame la députée, nous allons allouer des financements destinés à améliorer les capacités d'adaptation des services d'urgences aux situations exceptionnelles.

M. Pierre Cordier. Vous n'avez pas l'air très convaincue par ce que vous dites !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Des crédits spécifiques, à la main des agences régionales de santé, seront désormais directement fléchés vers les établissements de santé connaissant une augmentation très importante de l'activité de leur service d'urgences.

Oui, madame la députée, la ministre souhaite l'homogénéisation de la prime individuelle de risque destinée à reconnaître les conditions difficiles dans lesquelles exerce le personnel paramédical des services d'urgence...

Mme Caroline Fiat. C'est difficile partout !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. ...ainsi que leur exposition, dans certains cas, à des agressions verbales, voire physiques.

Enfin, pour réduire l'attente aux urgences, les médecins doivent pouvoir déléguer des compétences aux autres personnels soignants grâce à la mise en place de protocoles de coopération.

M. Pierre Cordier. Quelle conviction ! « Fiche numéro 28 » !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. La ministre a appelé les professionnels urgentistes à proposer des modèles de délégation de tâches qui aboutiront au versement d'une prime de coopération.

Le ministère est en relation permanente avec ces professionnels. Nous travaillons en coopération étroite, en particulier pour prévoir la prise en charge des urgences pendant les épidémies hivernales et les épisodes de canicule. Ils seront en outre reçus prochainement au ministère dans le cadre d'une réunion que la ministre présidera elle-même.

Donc oui, nous sommes à l'écoute, et oui, nous leur faisons des propositions. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

AGRICULTURE BIOLOGIQUE

M. le président. La parole est à Mme Marine Brenier.

Mme Marine Brenier. Monsieur le ministre de l'agriculture et de l'alimentation, c'est en saluant l'éco-aventurier Julien Moreau et les élèves de l'école d'Isola 2000, qui assistent à notre séance, que je souhaite paraphraser Gandhi : « Soyons le changement que nous voulons voir dans le monde. »

Un député du groupe LR. Ils ne savent pas qui c'est !

Mme Marine Brenier. Ce mantra, les enfants l'appliquent déjà au sein de leur école en assurant la protection de l'environnement, et je tiens à les en féliciter.

Les consciences s'éveillent : selon un sondage d'Opinion Way, pour 41 % des votants, l'enjeu de l'environnement a été décisif dans leur choix lors des élections européennes.

Pourtant votre Gouvernement s'apprête à diminuer significativement les aides à la conversion et au maintien des agriculteurs biologiques.

Mme Émilie Bonnavard. Eh oui ! Vous supprimez les aides au maintien !

Mme Marine Brenier. En nous alignant sur le label européen, nous avons abandonné des normes qui protégeaient bien mieux les consommateurs et l'environnement.

Notre modèle favorise désormais les grandes enseignes au détriment des petits agriculteurs. Il est aussi moins exigeant au niveau environnemental.

L'association 60 Millions de consommateurs a d'ailleurs révélé les dérives d'un tel modèle : par exemple, le lait et les œufs bio contiennent un grand nombre de produits polluants cancérigènes, et certaines pâtes à tartiner bio contiennent encore de l'huile de palme.

M. Thibault Bazin. C'est scandaleux !

Mme Marine Brenier. Trop d'incohérences nous empêchent à l'heure actuelle de rendre l'agriculture réellement saine et positive pour notre planète.

On vous entend souvent dire que l'écologie n'est ni de droite, ni de gauche ; elle ne semble pas en marche pour autant.

M. Maxime Minot. Très bien !

Mme Marine Brenier. Comme nous ne sommes pas dans une opposition bête et méchante, voici quelques propositions : aider au développement des circuits courts, comme c'est le cas dans les 163 écoles de Nice ; interdire en agriculture biologique les serres chauffées utilisées pour produire des tomates en hiver ; retravailler les normes européennes de labellisation du bio.

Face à l'urgence, monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes : que comptez-vous faire pour rendre l'agriculture biologique réellement saine pour notre santé et notre planète ? Allez-vous enfin tenir vos promesses envers les agriculteurs et les consommateurs et mieux accompagner la transition nécessaire à la survie de notre écosystème ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation. Madame la députée, je me réjouis à l'idée que votre groupe se joigne à la majorité pour voter en faveur du budget de l'agriculture que le Gouvernement proposera dans quelques mois, et qui répond pleinement à vos attentes. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Maxime Minot. Nous n'avons pas dit ça !

M. Didier Guillaume, ministre. Devant des élèves, on évite en principe de raconter des craques, comme on dit à l'école, et on s'efforce de dire plutôt la vérité.

Je suis donc désolé de vous dire que ce vous venez de dire n'est pas vrai. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Thibault Bazin. Elle a dit la vérité : c'est vous qui mentez !

M. Didier Guillaume, ministre. Le Gouvernement continue à soutenir la conversion à l'agriculture biologique et l'aide au maintien.

Mme Émilie Bonnavard. En supprimant cette aide ?

M. Didier Guillaume, ministre. Je l'ai réaffirmé la semaine dernière : il n'y a aucun problème. (*Mêmes mouvements.*)

Mme Émilie Bonnavard. Ah bon ?

Plusieurs députés du groupe LR. C'est faux !

M. Didier Guillaume, ministre. Non, ce n'est pas faux. Vérifiez-le : avec 1,1 milliard d'euros, le plan « Ambition bio 2022 », mis en place par ce Gouvernement, est le plus ambitieux de ces vingt dernières années.

M. Fabien Di Filippo. Mythomane !

M. Didier Guillaume, ministre. Le travail que nous faisons en faveur de la recherche afin de mettre fin à la dépendance aux produits phytosanitaires et aux pesticides va également dans le sens de la transition agro-écologique. Cela représente plus de 70 millions d'euros ! De même, quand nous décidons que 50 % des produits distribués dans les cantines devront être sous signe de qualité, dont 20 % de produits bio, cela va dans le sens que vous souhaitez.

M. Pierre Cordier. Les collectivités ne vous ont pas attendu ! Cela existe depuis des années

M. Didier Guillaume, ministre. Je vous remercie donc, madame la députée, de soutenir l'action que mène ce gouvernement au profit de la transition agro-écologique et du bio.

Faites attention, car certaines publicités sont mensongères. On ne peut pas dire tout et son contraire.

M. Thibault Bazin. Nous avons pourtant l'habitude, avec vous !

M. Didier Guillaume, ministre. Le dénigrement n'est jamais bon conseiller. Nous avons en France l'alimentation la plus saine, la plus sûre et la plus durable : tout le monde nous l'envie. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

INCARCÉRATION DU MATHÉMATICIEN
TUNA ALTINEL EN TURQUIE

M. le président. La parole est à M. Cédric Villani.

M. Cédric Villani. Monsieur le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, de plus en plus de voix s'élèvent en France pour dénoncer la répression subie par de nombreux universitaires turcs, poursuivis par la justice de leur pays pour avoir signé en 2016 une pétition pour la paix. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM, SOC, UDI-I, FI, GDR et LT.*)

Cette pétition dénonçait la violation des droits élémentaires des civils dans certaines provinces du Sud-Est de la Turquie à l'été 2015 et demandait la reprise des pourparlers pour la paix. À ce jour, près d'un tiers des 2 200 universitaires signataires de la pétition ont été poursuivis, notamment Mme Füsün Üstel, enseignante à la retraite de l'université francophone de Galatasaray, condamnée à quinze mois de prison ferme.

Dernier épisode en date, le 11 mai, c'est mon ancien collègue mathématicien, maître de conférences à l'université Lyon-I, Tuna Altinel, qui vient d'être incarcéré en Turquie dans l'attente de son procès. Il lui est reproché d'avoir participé à une réunion publique organisée légalement par l'association loi de 1901 Amitiés kurdes, le 21 février dernier, à Villeurbanne.

Fonctionnaire de la République française, de nationalité turque, Tuna Altinel réside et travaille à Lyon depuis 1996. Depuis un mois, des milliers de personnes, dont des élus, universitaires, membres d'associations et de syndicats, s'indignent du sort qui lui est réservé. Mes chers collègues, vous avez été un bon nombre – je vous en remercie – à ajouter vos noms aux quelque 5 500 signataires d'une pétition lancée le 23 mai dernier pour demander sa libération.

Tuna Altinel connaît les risques de son engagement. Peu après son incarcération, il écrivait : « Chers amis, j'ai le moral [...]. Quoi qu'il arrive, dehors ou dedans, nous continuerons notre chemin. Jusqu'à ce que la paix soit établie et la démocratie instaurée. »

Monsieur le ministre, que compte faire la France, pays des droits de l'homme, fervent défenseur de la démocratie et de la liberté d'expression, en soutien de ces courageux universitaires incarcérés en Turquie pour avoir défendu des libertés que nous chérissons tant ? (*Applaudissements sur tous les bancs. – Les députés des groupes LaREM, MODEM, UDI-I, LT, SOC, GDR et FI se lèvent et continuent d'applaudir.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères.

M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères. Monsieur Vallini,...

M. Éric Straumann. C'est l'ancien monde !

M. Pierre Cordier. Vallini, c'était votre ancien collègue, celui qui voulait tuer les départements !

M. le président. S'il vous plaît !

M. Jean-Yves Le Drian, ministre. Désolé, c'est l'émotion. Monsieur Vallini, nous sommes très soucieux de la situation de M. Altinel, votre collègue mathématicien, enseignant à l'université Lyon-I, qui est toujours placé en détention provisoire, dans l'attente de son procès, et de celle de Mme Üstel, qui n'a pas obtenu sa mise en liberté sous contrôle judiciaire, après sa condamnation à quinze mois de prison.

Nous nous soucions aussi beaucoup des procédures qui touchent les universitaires favorables à la paix, dont un grand nombre appartiennent à l'université Galatasaray,...

M. Guy Teissier. Chrétienne !

M. Jean-Yves Le Drian, ministre. ...laquelle fut créée par un accord franco-turc pour renforcer notre coopération en matière d'enseignement supérieur.

Nous sommes préoccupés, nous ne cachons pas nos inquiétudes aux autorités turques et nous ne réduisons pas nos démarches. Le Président de la République lui-même s'est entretenu à ce sujet avec le Président Erdogan. De son côté, Mme Vidal a saisi son homologue. Pour ma part, je me rendrai dans quelques jours à Ankara, où j'aurai l'occasion d'aborder moi-même la question avec les autorités turques.

Les principes sont essentiels : il faut affirmer la liberté d'expression ; il faut affirmer la liberté universitaire. Souhaitons que la Turquie, partie à la Convention européenne des droits de l'homme et signataire d'autres engagements relatifs aux droits de l'homme et aux libertés fondamentales, respecte ses obligations. Croyez bien que notre vigilance est totale et que nous mettons tout en œuvre pour obtenir les libérations que vous souhaitez. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

EXPORTATIONS AGRICOLES

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne.

M. Bruno Millienne. Monsieur le ministre de l'agriculture et de l'alimentation, hier, le Président Donald Trump déclarait : « Nous allons faire quelque chose pour rééquilibrer les échanges commerciaux de vin entre la France et les États-Unis. » Difficile de ne pas voir, derrière cette phrase, une tentative du Président américain d'engager avec l'Europe un bras de fer sur la place de l'agriculture dans l'accord commercial en cours de négociation.

En France, les vins et spiritueux représentent 13 milliards d'euros à l'export. Il s'agit du deuxième plus gros excédent de notre balance commerciale. Les Américains sont nos premiers clients, pour plus de 3 milliards.

Si les Américains achètent du vin français, c'est non parce qu'il est peu taxé mais parce qu'il est considéré comme le meilleur du monde ! (« *Oui!* » sur les bancs du groupe LR.) Une surtaxation à l'export serait non seulement scandaleuse mais aussi dévastatrice pour la ferme France. Nos collègues sénateurs, dans un rapport, nous alertent sur cette situation critique : pourtant championne d'Europe, la France pourrait dès 2023 importer plus de produits agricoles qu'elle n'en exporte. Du jamais vu, monsieur le ministre !

Cette perte de compétitivité à l'export serait imputable aux charges trop élevées qui pèsent sur nos paysans. À titre d'exemple, le coût salarial a bondi de 58 % entre 2000 et 2017, presque deux fois plus vite qu'en Allemagne.

Le rapport du Sénat rappelle en outre que, décidément, l'appellation bio n'est pas une garantie : en 2017, des contrôles ont montré que 17 % des produits issus de l'agriculture biologique étaient non conformes ; ajoutez à cela que jusqu'à 25 % des produits importés ne respectent pas les normes sanitaires françaises.

Monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour défendre nos agriculteurs de la filière bio et nos consommateurs retrouvant dans leurs assiettes des produits aux normes sanitaires moindres que ceux issus du labeur des paysans français ?

Enfin, au-delà de l'attaque du Président Trump contre notre filière viticole, fierté nationale française, pouvez-vous rappeler à tous nos agriculteurs votre action pour faire de la ferme France une agriculture d'excellence qui figure parmi les plus compétitives au monde ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM ainsi que sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation. Monsieur Millienne, l'agriculture française est une des meilleures du monde ; l'agriculture française est une des plus sûres du monde.

M. Philippe Gosselin. Eh oui !

M. Didier Guillaume, ministre. Et l'alimentation qui en découle est notre fierté, beaucoup de pays nous l'envient. Je pense qu'il faut le répéter sans cesse. C'est une manière de lutter contre l'« agribashing », c'est très important. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM ainsi que sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

Par ailleurs, nous sommes fiers que la balance commerciale de l'agriculture et de l'agroalimentaire soit positive. Toutefois, depuis dix ans, nous la regardons se rééquilibrer et nous n'avons rien fait pour empêcher ce déclin.

M. Fabien Di Filippo. Entre-temps, vous avez été au pouvoir !

M. Didier Guillaume, ministre. Notre excédent reste encore supérieur à 6 milliards, mais son montant baisse d'année et année.

M. Christian Jacob. Depuis deux ans, c'est catastrophique !

M. Didier Guillaume, ministre. C'est pourquoi nous devons tout faire pour qu'à l'export, nos produits soient encore plus forts. À cet effet, l'Europe doit parler d'une seule et même voix : nous devons faire en sorte qu'à l'intérieur de l'Europe il n'y ait ni dumping fiscal ni dumping social, nous devons éviter toute concurrence entre les pays de l'Union européenne, car la concurrence est à l'extérieur.

Mme Frédérique Meunier. En ce moment, c'est l'inverse !

M. Didier Guillaume, ministre. Lorsque le Président Trump a fait cette déclaration, il y a quelques jours, il visait notamment les vins et les spiritueux. Dans ce secteur, bon an mal an, nos exportations sont positives, mais la situation peut changer. Quoi qu'il en soit, entre nos deux pays, les droits d'accise ne sont pas différents, c'est absolument faux. Peut-être M. Trump a-t-il simplement voulu répondre au Président Macron, qui n'a pas souhaité donner mandat à la Commission européenne pour mener les négociations.

Je le répète devant vous, au nom du Gouvernement : la France est évidemment favorable au commerce international, comme nous le sommes toutes et tous, mais pas au libéralisme échevelé. Non, la France n'acceptera pas d'accords commerciaux au détriment de notre agriculture, de nos standards européens et de nos standards français ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM ainsi que sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

M. Pierre Cordier. Il faudrait le dire à Macron !

RAPATRIEMENT DES ENFANTS DE DJIHADISTES FRANÇAIS RETENUS EN SYRIE

M. le président. La parole est à M. Pierre Morel-À-L'Huissier.

M. Pierre Morel-À-L'Huissier. Monsieur le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, douze enfants français ont été rapatriés du Kurdistan syrien hier. Depuis des mois pour certains, et presque deux ans, pour d'autres, 200 enfants français, dont les deux tiers ont moins de 6 ans, restent détenus dans des camps de fortune. Tous ces enfants, qui n'ont demandé ni à naître ni à être emmenés en Syrie, portent les stigmates d'une guerre qu'ils n'ont pas choisie : ils sont blessés, malades et profondément traumatisés. L'UNICEF – Fonds des Nations unies pour l'enfance –, le Comité international de la Croix-Rouge, le Haut responsable de l'ONU et la commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe ont exhorté les États à prendre leurs responsabilités en rapatriant ces mineurs innocents exposés à des traitements inhumains et dégradants. Très récemment, la Commission nationale consultative des droits de l'homme a appelé le gouvernement français à rapatrier ces enfants « sans condition ». Le même jour, le Défenseur des droits, Jacques Toubon, demandait fermement à la France de faire cesser les « traitements inhumains et dégradants subis par les enfants et leurs mères » dans un délai d'un mois.

Les rapatriements actuels au compte-gouttes et au cas par cas sont source de discrimination. Avec le temps, les femmes les plus radicalisées ont pris le pouvoir dans les camps et menacent de mort celles qui accepteraient de se séparer de leurs enfants. Toutes ces mères, sans exception, sont judiciairisées en France et nulle part ailleurs. Laisser ces enfants et leurs mères dans les camps gangrenés par la misère, la maladie et l'idéologie contribue à fabriquer les attentats de demain.

Monsieur le ministre, quelles actions entend mener le Gouvernement pour respecter l'avis du Défenseur des droits, ainsi que les traités et conventions ratifiés par la France ? Êtes-vous aujourd'hui disposé à prendre en compte l'urgence humanitaire et sécuritaire, et à organiser le rapatriement de tous ces enfants ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UDI-I et sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères.

M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères. Monsieur Morel-À-L'Huissier, la position de la France est connue, et je la maintiens : nous avons dit clairement que les combattants et les militants de Daech devaient être jugés là où ils ont commis leurs crimes.

M. Claude Goasguen. Exact !

M. Jean-Yves Le Drian, ministre. C'est une question de sécurité et de justice – les deux en même temps. La France a également souhaité que les mineurs orphelins ou isolés puissent être rapatriés en France, s'ils sont de nationalité française ; nous nous en préoccupons. La position de la France est donc simple : nous essayons de rapatrier les enfants isolés, mineurs, orphelins et, au cas par cas, des enfants se trouvant dans une situation très particulière.

Ce sont des démarches extrêmement dangereuses. Si nous avons pu rapatrier douze enfants orphelins ou isolés au cours du week-end dernier, c'est au prix d'une opération très complexe. Je voudrais rendre hommage à l'ensemble des

services qui y ont contribué, ainsi qu'aux autorités du Rojava, qui ont permis ce retour. Ces enfants sont placés sous l'autorité judiciaire et font à présent l'objet d'un suivi médico-social. Antérieurement, nous avions déjà mené à bien une première opération pour cinq enfants. Nous avons aussi rapatrié, dans les mêmes conditions, deux enfants néerlandais, en relation avec les autorités de leur pays. Si d'autres opportunités se présentent, nous tenterons de mener à bien des opérations similaires. Mais la situation est difficile parce que le pays est toujours en guerre, parce qu'il faut l'accord des autorités locales, parce qu'il convient préalablement de mener un travail d'identification et de localisation qui n'est pas simple et, surtout, parce que la France n'exerce pas de contrôle effectif sur ces camps ni sur ces personnes. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

COORDINATION INTERNATIONALE POUR LA TAXATION DES GÉANTS DU NUMÉRIQUE

M. le président. La parole est à M. Francis Chouat.

M. Francis Chouat. Monsieur le ministre de l'économie et des finances, la réforme de la fiscalité internationale et l'établissement de règles partagées pour le financement des pays en développement constituent deux grandes priorités communes à la présidence japonaise du G20 et à la présidence française du G7. À Fukuoka, ce week-end, les ministres des finances du G20 se sont engagés à suivre les perspectives ouvertes par le cadre inclusif de l'OCDE – Organisation de coopération et de développement économiques – afin d'aboutir à un accord mondial sur la taxation des multinationales, ce qui constituerait une avancée importante pour maîtriser la mondialisation. Ils ont réaffirmé la nécessité de réformer la fiscalité internationale, d'une part, pour la rendre plus juste et plus efficace, d'autre part, pour assurer la pérennité du financement de nos services publics et rétablir plus de justice dans leur financement. Il est en effet intolérable que certaines multinationales, notamment dans le secteur du numérique, puissent, de manière organisée et légale, se soustraire à l'impôt.

Cette réforme doit reposer sur deux piliers. Le premier concerne la répartition des droits d'imposer, pour mieux imposer là où la valeur est créée. La proposition faite par le secrétaire d'État américain au Trésor est une base de travail qui doit faire l'objet d'une analyse plus approfondie ; on doit s'assurer qu'elle applique au secteur numérique un cadre clair. Le second pilier repose sur une proposition franco-allemande : il s'agit, grâce à une imposition minimale dans l'ensemble des pays, de mettre fin à l'organisation par ces entreprises de la délocalisation de leurs bénéfices dans des zones peu ou pas imposées. On le sait, c'est une priorité majeure pour la présidence française du G7.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, préciser la manière dont les ministres des finances du G7 entendent se fonder sur ces deux piliers pour aboutir à une convergence et à des solutions précises, qui pourraient être adoptées d'ici la fin de l'année 2019 ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Cela fait deux ans qu'avec le Président de la République, nous nous battons pour mettre en place la fiscalité internationale du XXI^e siècle. Nous avons franchi, à l'occasion du G20 de Fukuoka, une étape majeure dans la mise en place

d'une fiscalité des activités digitales et d'un taux minimal d'imposition sur les sociétés. Vous l'avez parfaitement dit, c'est une question de justice et d'efficacité.

S'agissant de la fiscalité des activités digitales, nous devons tenir compte d'un nouveau modèle économique, caractérisé par l'utilisation de données de masse, pour le ciblage publicitaire, qui est extraordinairement profitable et très peu taxé. C'est bien pour cela que nous avons mis en place, nous, Français – nous avons été précurseurs en Europe – une taxation du numérique au niveau national. C'est probablement cette pression qui a incité un certain nombre de pays, notamment les États-Unis, à accélérer les travaux pour aboutir à la conclusion d'un accord au niveau international.

Le deuxième sujet est la fiscalité minimale. Un certain nombre de multinationales font des bénéfices en France et les rapatrient dans des paradis fiscaux pour ne pas avoir à payer leur juste impôt au Trésor public français. C'est inacceptable, et nous y remédierons. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*) La mise en place d'une fiscalité minimale est la réponse appropriée pour que chaque entreprise paie le juste montant d'impôt qu'elle doit au pays dans lequel elle réalise des bénéfices.

Les prochaines étapes sont claires. Maintenant que nous nous sommes entendus sur les principes au G20 de Fukuoka, nous voulons, au G7 de Chantilly, mi-juillet, parvenir à un compromis entre les sept plus grandes puissances économiques de la planète sur la fiscalité du numérique et la fiscalité minimale à l'impôt sur les sociétés. Nous pourrions ainsi définir un cadre de travail pour le G20, puis pour l'OCDE, afin qu'en 2020, ces grands principes deviennent les bases de la décision sur la fiscalité internationale du XXI^e siècle. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

POLITIQUE SOCIALE

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

Mme Marie-Noëlle Battistel. Le groupe Socialistes et apparentés s'associe également à l'hommage rendu aux sauveteurs morts en mer. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, LaREM et MODEM ainsi que sur quelques bancs des groupes LR et UDI-I.*)

Monsieur le Premier ministre, vous prononcerez demain votre second discours de politique générale. Ce sera peut-être enfin l'occasion de changer de cap. Dans votre premier discours, il y a deux ans, vous disiez vouloir être jugé sur la façon dont vous vous comportiez « avec les plus faibles ». Nous vous jugeons à l'aune de ce critère.

Le moment d'un premier bilan est venu. Permettez-moi de vous dire que vos erreurs ont des conséquences terribles pour les territoires et nos concitoyens, notamment les plus fragiles d'entre eux. Je prendrai comme exemple la situation des territoires d'outre-mer, qui sont parmi les grands perdants de votre début de quinquennat. Même la Cour des comptes, toujours prompte à demander des baisses de dépenses, qualifie d'« inédite » la sous-consommation des crédits budgétaires votés par le Parlement. Ainsi, en 2018, votre Gouvernement a réduit de 177 millions d'euros les crédits affectés aux outre-mer. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SOC.*) Autant de soutien en moins pour ces territoires et de services publics en moins leurs habitants.

Les services d'urgence pâtissent également de votre politique. La Cour des comptes, tout en saluant les efforts engagés sous le précédent quinquennat pour améliorer leur

organisation, estime que le nombre de médecins urgentistes devrait augmenter de 20 % en équivalents temps plein. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SOC.*) Là encore, ce sont les plus fragiles qui paient les conséquences. Le nombre d'emplois créés dans le cadre des parcours emplois compétences – supposés révolutionner les emplois aidés – est tombé de 460 000 en 2016 à 100 000 en 2019. En procédant ainsi, vous fragilisez les collectivités territoriales, les EHPAD – établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes –, les associations et bien sûr celles et ceux qui avaient un emploi aidé et se retrouvent au chômage.

Mme Valérie Rabault. Tout à fait !

Mme Marie-Noëlle Battistel. Sur un autre plan, 2,4 milliards d'euros ont échappé au budget de l'État en 2018, faute d'une expertise juridique en matière d'impôt sur les sociétés.

Monsieur le Premier ministre, cette liste, que je pourrais poursuivre de longues minutes, illustre votre oubli des plus fragiles et des territoires délaissés. Vous devriez changer de cap. Le ferez-vous ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC et sur quelques bancs du groupe GDR.*)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Vous m'interrogez, madame Battistel, sur ce que j'aurai l'occasion de dire demain dans ma déclaration de politique générale, au cours de laquelle j'exposerai la méthode et le sens des mesures que nous allons prendre, après quoi j'aurai l'honneur de demander à l'Assemblée nationale d'accorder ou non sa confiance au Gouvernement pour que nous puissions continuer à agir.

M. Maxime Minot. Ce sera non !

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Vous comprendrez bien que je ne dévoile pas maintenant, en une minute et demie, le sens des mesures que j'annoncerai demain, en prenant le temps et en ouvrant le débat.

Vous avez évoqué des mesures que nous n'aurions pas prises ou que nous aurions prises dans le champ social, sans en rappeler d'autres qui nuancent largement votre tableau, sombre, faute précisément, me semble-t-il, de ne pas comporter certaines décisions sur lesquelles la majorité s'est engagée. Je pense à la revalorisation des minima sociaux : vous savez, madame Battistel, que cette revalorisation est très largement supérieure à ce qui s'est pratiqué pendant longtemps – je sais que vous le savez, mais vous n'avez pas eu le temps de le dire dans votre question. (*Rires.*)

M. Pierre Cordier. Cessez de vous moquer ! Quelle arrogance !

M. Édouard Philippe, Premier ministre. C'est regrettable car cette mesure compte ! Je ne le dis pas légèrement car cela vient nuancer sérieusement votre propos.

M. Pierre Cordier. Un peu de modestie !

M. le président. Un peu de silence aussi !

M. Édouard Philippe, Premier ministre. De même, vous savez – et j'aurai l'occasion de le répéter demain – que notre objectif n'est pas vraiment de continuer ce qui se fait depuis des années, à savoir d'essayer de corriger, par des mesures de dépense publique et autres, les inégalités de départ, qui sont massives. La vérité est que les inégalités primaires sont considérables en France, et que l'ensemble des politiques publiques essaient de les réduire au cours de la vie. Nous souhaitons changer de logique, ce qui est diffi-

cile, je le reconnais, en transformant les choses afin que les inégalités de départ soient nettement moins fortes. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. David Habib. En supprimant l'ISF ?

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Nous devons tenter ce changement et déployer cette nouvelle logique. C'est ce que nous essayons de faire, et nous accentuerons cette orientation dans les années qui viennent. De tout cela, nous aurons l'occasion de discuter demain. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

MAISONS FRANCE SERVICE

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Madame la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, ma circonscription compte 294 communes et est constituée de 11 anciens cantons. Les chefs-lieux de ces cantons étaient historiquement et naturellement le point de convergence des populations environnantes : elles y trouvaient de multiples services, qu'ils soient publics, commerciaux, festifs ou culturels. La disparition progressive des services dans ces lieux traditionnels a contribué à faire naître un sentiment d'abandon parmi notre population. (*M. Jean Lassalle applaudit.*)

C'est donc avec un vrai intérêt et beaucoup d'espoir que nous avons pris connaissance de la mise en place des maisons France service. Comme vous l'avez indiqué à la presse, vous ne partez pas de rien puisque 1 340 maisons de services au public existent déjà. Mais, comme vous l'avez également précisé, le niveau de ces maisons est très hétérogène. Elles fonctionnent quand tous les services publics des différentes collectivités – de l'État à la communauté de communes en passant par la région et le département – sont regroupés en un même lieu physique et quand on y trouve un personnel d'accueil compétent, capable d'écouter et connaissant les organismes publics. Nous le vérifions au quotidien dans nos permanences quand il s'agit d'aider chaque personne à s'orienter dans ses démarches administratives. Enfin, l'idéal serait que l'on puisse accéder à une maison France service dans chaque ancien chef-lieu de canton.

Madame la ministre, pensez-vous que l'initiative du Gouvernement puisse prendre en compte ces différents critères ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. En complément de ma réponse de tout à l'heure à Laurence Maillart-Méhaignerie, je voulais vous préciser, monsieur Duvergé, que le Premier ministre a récemment annoncé la création de 500 nouvelles maisons France service, avec l'objectif très clair de les déployer en priorité là où le besoin s'en ressent, c'est-à-dire sur les territoires ruraux non couverts jusqu'à présent et dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Nous allons engager, dans les jours qui viennent, un audit pour vérifier que les 1 340 structures existantes sont en mesure de répondre à l'attente des Français et disposent d'une offre de service étendue et de qualité – vous avez rappelé que c'est nécessaire.

Par ailleurs, j'ai l'accord du CNFPT – le Centre national de la fonction publique territoriale – pour déployer un grand plan de formation de tous les agents d'accueil, afin que ceux-ci fassent preuve d'une certaine polyvalence et puissent ainsi répondre au mieux aux besoins et aux questions de nos concitoyens.

En outre, chaque maison France service labellisée bénéficiera d'une subvention annuelle forfaitaire de 30 000 euros, financée par l'État, les opérateurs et les services partenaires, en plus de la participation des collectivités territoriales. En quatre ans, nous consacrerons plus de 200 millions d'euros au fonctionnement de ce nouveau service aux Français.

Enfin, il faut bien mesurer le caractère interministériel de cette politique: un comité de pilotage assurera le déploiement des maisons France service pour enrichir en continu l'offre de service. Nous remercions les collectivités locales de leur participation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

URGENCES HOSPITALIÈRES

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Notre groupe s'associe à l'hommage de notre assemblée et de la nation aux sauveteurs en mer. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

Ma question s'adresse à Mme la ministre des solidarités et de la santé. Semaine après semaine, les députés communistes l'alertent au sujet de la situation catastrophique de la santé publique. Chaque fois, elle nous répond en vantant son plan « Ma santé 2022 ». Mais que fait-on en 2019? Que ferons-nous en 2020? Que ferons-nous en 2021?

Mme Christine Pires Beaune. Très juste!

M. Jean-Paul Lecoq. La grève des urgences a atteint un niveau jamais vu en France: quatre-vingt-quinze services sont en grève!

L'état de santé des membres des équipes soignantes est catastrophique. Ce matin encore, un urgentiste témoignait du nombre croissant de burn-out dans les services d'urgences, tant les conditions de travail y sont devenues intolérables.

Et si ce n'était que les urgences! Les députés communistes effectuent un tour de France des hôpitaux. Notre constat est le même partout: de la souffrance au travail, un manque de moyens pour effectuer les gestes les plus urgents et les plus simples, et, partout, des patients qui tiennent à leur hôpital public, à ses médecins, à ses infirmiers, et qui réclament des conditions dignes pour être soignés!

La situation des urgences hospitalières est le miroir grossissant de la politique menée depuis des années:...

M. Didier Le Gac. Tout à fait!

M. Jean-Paul Lecoq. ...une politique de la comptabilité et de la rentabilité, rognant sur les effectifs des services publics. Or l'hôpital a besoin de temps humain, pour des soins réhumanisés.

Comme vous ne pensez qu'aux chiffres, voici ceux que vous conseillent les soignants: que personne n'attende plus de trois heures aux urgences,...

M. Pierre Cordier. Il ne fallait pas voter les trente-cinq heures!

M. Jean-Paul Lecoq. ...la création de 100 000 postes et une augmentation de 300 euros par mois.

On me répondra, comme toujours: « Cela ne permet pas de guérir mieux! »; cela permettra au moins de passer la tempête.

Aurez-vous le courage de décider – comme le prévoit notre proposition de loi n° 1900 – un moratoire sur les fermetures de lits, de services et d'hôpitaux, de prévoir des dispositifs de crise et de déployer les moyens adéquats? (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI. – M. Jérôme Lambert applaudit également.*)

Canicule, isolement: la situation pourrait aggraver le bilan de l'été. Vous en porterez l'entière responsabilité.

Nos concitoyens peuvent se rassembler sur le site internet urgencesante.org pour exiger un tel moratoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR et sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

M. Pierre Cordier. Pour lire la fiche numéro 47!

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Monsieur Lecoq, voici de trop nombreuses années qu'il n'y a pas eu d'investissement dans les hôpitaux. C'est pourquoi Mme la ministre des solidarités et de la santé a relancé à la hausse les tarifs hospitaliers, qui baissent depuis plus de dix ans.

M. David Habib. Arrêtez!

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Nous entendons les observations des soignants, engagés quotidiennement pour accueillir et soigner, à toute heure du jour et de la nuit. S'agissant de leur mouvement de colère et d'épuisement, nos constats sont partagés et je n'y reviendrai pas. Comme nous, vous rencontrez sur le terrain les professionnels de santé,...

M. David Habib. C'est vous qui êtes aux responsabilités!

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. ...que nous consultons également dans le cadre du ministère.

Mme la ministre a rappelé sa double exigence: apporter des réponses à court terme et garantir que notre système de santé ne fasse plus reposer sur les seules urgences hospitalières la réponse à toutes les demandes de soins non programmés.

Avant la fin de la semaine, Agnès Buzyn présentera les conditions dans lesquelles elle entend que les premières mesures – que j'ai rappelées à l'instant – soient prises, très rapidement et de façon opérationnelle.

Elle s'impliquera personnellement. Elle souhaite que toutes les parties prenantes et tous les métiers soient entendus. Il faut améliorer les conditions de travail des personnels soignants, ainsi que le degré de reconnaissance dont ils font l'objet.

Jeudi dernier, dans le cadre du congrès annuel des urgences, Mme la ministre a annoncé le lancement d'une mission nationale de refondation du modèle des services d'urgences, confiée au professeur Pierre Carli, président du conseil national de l'urgence hospitalière, et au député Thomas Mesnier.

Elle devra tirer les conséquences des orientations du plan « Ma santé 2022 » sur l'amont et l'aval des services d'urgences. Elle devra également apporter des réponses opérationnelles, en complément des mesures que j'évoquais à l'instant.

Enfin, permettez-moi de remercier, au nom du Gouvernement, les professionnels travaillant dans nos services d'urgence de leur engagement quotidien, sur lequel les Français peuvent compter. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Ils veulent plus que des remerciements!

M. Pierre Cordier. Ce ne sont pas des remerciements qu'ils attendent!

RÉGULATION DE LA PLANTATION DE VIGNES

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Ma question s'adresse à M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation. J'y associe les membres du groupe d'études vigne, vin et œnologie, que je copréside.

La réforme de la politique agricole commune approche. Le système européen de régulation des plantations de vignes, pour la filière viticole, prendra fin en 2030. Ce dispositif, adopté par les institutions européennes lors de la précédente réforme de l'organisation commune du marché, est appliqué à toutes les catégories de vins. Il permet d'accroître la surface plantée de 1 % maximum par an et par État membre.

Au mois d'avril 2019, la commission de l'agriculture et du développement rural du Parlement européen a voté, dans le cadre de la réforme de la PAC, un amendement visant à proroger jusqu'en 2050 le dispositif de régulation des plantations de vignes. Le Parlement issu des élections du mois de mai 2019 doit se prononcer au cours des prochains mois.

Souvenons-nous : en 2008, la libéralisation des plantations a entraîné une forte baisse des revenus des vignerons, la faillite de nombreuses exploitations familiales et une diminution de la qualité des vins.

La régulation des plantations de vignes est indispensable pour assurer la croissance de l'économie du vin, permettre à nos viticulteurs de développer leur production, assurer le rayonnement des vins français à l'échelle internationale et envisager sereinement l'installation des jeunes viticulteurs.

Les vignobles font partie intégrante de notre patrimoine, de notre culture, de nos terres. Dans les circonscriptions de la région Occitanie comme dans celles d'autres régions de France, la culture de la vigne doit être protégée!

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer que vous vous engagez à demander la prorogation du dispositif, pour le bien de nos terres viticoles, et rassurer ainsi nos vignerons?

Par ailleurs, nous vous remercions de votre réponse – importante pour la filière – à la question posée tout à l'heure par notre collègue Millienne au sujet de l'éventuelle taxation des vins français par les États-Unis. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation. Madame Verdier-Jouclas, je vous remercie de votre question, ainsi que de l'excellent travail que vous menez, à la tête du groupe d'études « vigne, vin et œnologie », avec votre coprésident, notre ami Jacques Cattin, député Haut-Rhinois. Il importe de défendre cette filière, ce patrimoine, cette

culture, cette tradition française! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Même les Bourguignons applaudissent!

M. François Cormier-Bouligeon. Le Gouvernement aussi!

M. Didier Guillaume, ministre. Le Gouvernement s'associe à votre réflexion et partage votre souhait. La filière vitivinicole se range tout entière derrière vous. Le Gouvernement la soutient, elle qui souhaite proroger de 2030 à 2050 ses droits de plantation.

Dans le cadre du règlement Omnibus, la commission de l'agriculture et du développement rural du Parlement européen a adopté une telle prorogation. Je l'ai moi-même proposée lors du conseil européen des ministres de l'agriculture du 28 janvier dernier. Il faut à présent convaincre suffisamment d'États membres pour réunir une majorité – nous devrions y parvenir.

Il importe de préserver et de développer cette filière, en conservant ses marqueurs de qualité. J'ai rappelé tout à l'heure, en répondant à la question de Bruno Millienne, que nous avons la chance d'avoir des IGP – indication géographique protégée –, des AOP – appellation d'origine protégée – et des AOC – appellation d'origine contrôlée.

M. Jimmy Pahun. Exactement!

M. Didier Guillaume, ministre. Ces labels de qualité sont indispensables à la segmentation et à la montée en gamme de la filière.

Aussi, madame la députée, soyez assurée que le Gouvernement est tout entier à vos côtés, pour faire en sorte de proroger les droits de plantation de la filière vitivinicole de 2030 à 2050. Il y va de l'intérêt de l'économie viticole de notre pays et de l'Union européenne. Il y va, tout simplement, de l'intérêt de la gastronomie française! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président, *In vino veritas!* (*Sourires.*)

Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures vingt-cinq, sous la présidence de M. Francis Vercamer.*)

PRÉSIDENCE DE M. FRANCIS VERCAMER

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

3

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n^{os} 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Vendredi soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n° 3281 à l'article 26 AA.

Article 26 AA (suite)

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 3281.

M. Dominique Potier. Par cet amendement, nous proposons, en cohérence avec les amendements que nous avons défendus sur la fin des ventes de véhicules thermiques, d'avancer de dix ans, en la fixant à 2040, la date à laquelle l'objectif de décarbonation des transports terrestres doit être atteint.

On nous dira : qu'avez-vous fait lorsque vous étiez dans la majorité ? Je connais ces arguments. Il se trouve qu'entre-temps, le rapport du GIEC – Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat – a été publié. C'est pourquoi il nous paraît important de fixer un objectif plus ambitieux et de consentir un effort significatif dans ce domaine.

Certes, nous savons que les transports terrestres ne représentent qu'une partie de la consommation d'énergies fossiles, qu'il faut avoir une approche globale du problème et que la France n'émet que 1 % des gaz à effet de serre. Mais, en adoptant cet amendement, nous ferions de la France un pays pionnier et nous serions en mesure de créer un effet d'entraînement.

J'ajoute, madame la ministre chargée des transports, que nous proposerons, lors de l'examen du projet de loi relatif à l'énergie et au climat, la création d'un fonds destiné à accompagner la mutation de l'ensemble de nos industries et modèles économiques concernés par la transition écologique ; l'État doit fournir le meilleur accompagnement possible. Ce fonds – et cette proposition intéressera sans doute Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire – pourrait être financé par un report de l'ensemble des aides en faveur des énergies fossiles. Une telle mesure devrait nous aider à atteindre, en 2040 plutôt qu'en 2050, l'objectif que nous nous sommes fixé.

M. le président. 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. Mes chers collègues, je suis heureux de vous retrouver pour la suite de la discussion des articles du titre III du projet de loi. Vendredi soir dernier, nous avons commencé d'aborder la question de la trajectoire du verdissement des flottes de véhicules.

L'exposé sommaire de votre amendement me surprend, monsieur Potier. Nous poursuivons là une longue discussion engagée vendredi soir. Selon vous, l'échéance de 2050 serait déconnectée. Votre jugement est d'autant plus sévère que nous ne vous proposons pas d'attendre 2050 pour agir, mais d'évoluer progressivement jusqu'en 2050, qui est notre point d'arrivée, l'année où la décarbonation du

système des transports terrestres doit être achevée. D'ici là, la trajectoire sera jalonnée par plusieurs étapes, en 2030 et 2040.

Les articles 26A et 26B visent à imposer des obligations en matière de verdissement des flottes de véhicules, en particulier celles des entreprises qui comptent plus de cent véhicules, qu'elles utilisent ou qu'elles possèdent – nous proposerons des amendements pour éclaircir ce point.

Nous proposerons également des mesures pour verdir les flottes détenues par l'État et les collectivités, afin de concrétiser les dispositions prévues par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qui n'ont pas toujours été mises en œuvre, hélas.

Pour ces raisons, votre amendement ne me semble pas correspondre à la réalité.

Il résulte des échanges que nous avons eus avec la profession qu'il devrait être mis fin à la vente des véhicules roulant exclusivement à l'essence ou au diesel entre 2030 et 2035. L'échéance fixée pour la fin de la vente des véhicules neufs utilisant des énergies fossiles étant 2040, les véhicules hybrides pourront assurer la transition jusqu'à cette date.

Je rappelle ce que j'ai indiqué vendredi soir, la trajectoire que nous proposons, jalonnée par les échéances de 2020 et 2040, votées en commission, est à la fois réaliste et ambitieuse.

Revenons au cas des pays étrangers, évoqué vendredi soir. Je vous invite à relire le texte issu des travaux de la commission et le rapport qui en est résulté, dans lequel figure un extrait des réponses aux questions que nous avons posées aux autres pays européens.

À vous écouter, vendredi soir, on aurait pu croire que tous nos voisins européens s'étaient fixé des objectifs extrêmement ambitieux pour mettre fin à la vente de véhicules à carburants fossiles d'ici à 2025 ou 2030.

En réalité, aucun pays européen n'a, à ce jour, inscrit dans la loi la fin de la vente des véhicules à énergie fossile. Deux pays l'envisagent : l'Espagne à l'horizon 2040 et la Suède, à l'horizon 2030, en fonction des conclusions d'une étude qui sera menée en 2019. Les autres pays évoquent davantage des plans d'action ou se contentent d'exprimer leur volonté d'évoluer dans ce sens au cours des dix, vingt ou trente prochaines années.

La trajectoire que nous proposons n'est pas moins ambitieuse, au contraire. Nous ne sommes ni en retard ni en retrait. Nous avançons, en essayant de converger, avec nos voisins européens, vers cet objectif commun, au cours des vingt prochaines années.

Je suis défavorable à cet amendement car il serait très délicat d'avancer l'objectif de la décarbonation complète à 2040. En revanche, il est possible que nous y parvenions avant. Rappelons que nous avons prévu d'évaluer régulièrement, tous les cinq ans, l'avancée de la trajectoire. Cette évaluation permettra peut-être d'accélérer le mouvement. En tout état de cause, il serait prématuré, en 2019, de penser que l'objectif initialement fixé à 2050, pourrait être atteint en 2040.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis surprise que vous proposiez un tel amendement. Les objectifs que nous voulons inscrire dans ce texte ne sortent pas d'un chapeau ; ils n'ont pas été décidés sur un coin de table. Ils sont le fruit du travail engagé dans le cadre du plan climat annoncé par Nicolas Hulot à l'été 2017, ainsi que de la stratégie nationale bas-carbone. Ces démarches visent à placer la France sur une trajectoire destinée à limiter le réchauffement à 1,5 degré Celsius.

Nous n'allons pas, d'un trait de plume, effacer le travail réalisé des mois durant en concertation avec tous les acteurs concernés, en avançant l'échéance de la décarbonation des transports à 2040. Pourquoi pas 2035, tant qu'à y être ?

J'aimerais que vous mesuriez l'ampleur du travail qui a été accompli pour pouvoir fixer des objectifs dans la loi. Des concertations ont été menées, des plans d'action établis, afin de tenir l'objectif de limitation du réchauffement à 1,5 degré.

Je ne peux être favorable à un amendement qui bouleverse les agendas en avançant les échéances de dix ans. Nous devons faire preuve de responsabilité en fixant, dans la loi, des objectifs qui ne se résument pas à des incantations mais traduisent un plan d'action pour contenir le réchauffement à 1,5 degré, ainsi que l'a préconisé le GIEC.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Je voudrais en savoir davantage au sujet du lien entre les mesures dont nous débattons en ce moment et la loi Hulot relative aux hydrocarbures, votée le 19 décembre 2017. La France a alors décidé de mettre fin à l'exploitation des ressources fossiles sur son territoire à l'horizon 2040. Il me semblait que des échéances avaient été fixées à cette occasion pour mettre fin à l'utilisation des énergies fossiles dans les transports, en particulier la voiture. Pourriez-vous rappeler ce lien ?

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

M. Dominique Potier. Madame la ministre, je ne mets nullement en cause votre probité, ni vos convictions en ce domaine. Rappelons simplement que, depuis l'inscription dans la loi, à l'initiative de M. Hulot, d'une mesure que nous saluons tous, celle de la fin de l'exploitation des ressources fossiles sur notre territoire à l'horizon 2040, a été publié, en octobre 2018, le rapport du GIEC. Il révèle l'accélération du réchauffement climatique et compare les conséquences entre un réchauffement à 1,5 degré et un réchauffement à 2 degrés. En conséquence, il nous incite à accélérer la sortie du fossile dans les deux prochaines années.

C'est pourquoi nous vous appelons à constituer un fonds destinés à soutenir cette mutation. Nous ne nous amusons pas à pérorer ni à donner des leçons aux uns ou aux autres. Par réalisme, non par idéalisme, nous devons aller plus vite que ce que nous avons initialement prévu.

L'effort est colossal, et nous le mesurons. C'est précisément parce que les députés socialistes sont sensibles à la question de l'emploi dans les sites industriels et les territoires concernés qu'ils vous invitent à créer un fonds de mutation pour accompagner la mutation de notre industrie, qui soit à la hauteur des enjeux.

La France est capable, n'en doutons pas, de montrer la voie et d'entraîner ses voisins européens dans une mutation anticipée des énergies terrestres.

Enfin, dans la nuit de vendredi à samedi, nous étions peu nombreux mais les arguments avancés par le rapporteur ainsi que quelques députés, de La République en marche ou du Mouvement démocrate et apparentés, nous ont convaincus : les véhicules hybrides pourraient représenter une solution de transition et une échéance à 2035 pourrait être un compromis. Matthieu Orphelin a avancé cette proposition à plusieurs reprises. Une dérogation pourrait être prévue pour les véhicules hybrides, dans un souci de réalisme – vous nous appelez à en faire preuve.

En revanche, camper sur ces positions malgré le rapport du GIEC relèverait, non plus du réalisme, mais de l'irréalisme.

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

M. Frédéric Barbier. Je suis élu d'un territoire de l'industrie automobile, Sochaux, où 2 000 voitures sont construites chaque jour, 500 000 chaque année.

Bien sûr, nous devons réaliser cette transition écologique et favoriser la décarbonation des mobilités, mais M. Potier me semble un peu démagogue : on ne passe pas si facilement de 2050 à 2040 ! Il faut laisser à nos territoires, à nos industries, le temps de s'adapter. La recherche d'une meilleure qualité environnementale ne doit pas faire oublier les enjeux de l'emploi, les populations, les salariés, les familles. Ils ont besoin de comprendre le sens de notre action, sinon ils penseront que nous sommes déconnectés de la réalité qu'ils vivent tous les jours.

N'oublions pas non plus les industriels qui ont investi massivement et devront encore le faire dans l'avenir du fait des mesures que nous nous apprêtons à prendre.

On ne peut pas, pour le simple plaisir d'une annonce, hâter de dix ans une telle mesure, comme si nous n'étions pas à un an près. Je sais où cela mène : à la situation que connaît aujourd'hui le site de General Electric dans le territoire de Belfort, car nous n'avons pas su – et j'ai siégé à vos côtés, monsieur Potier – anticiper l'effondrement du marché de la turbine à gaz, ni ses conséquences sur l'emploi.

Les virages industriels sont longs à prendre. N'oublions pas que, derrière ces enjeux, se trouvent des emplois et des familles. Il faut en tenir compte et ne pas annoncer dix ans de moins pour simplement impressionner dans un hémicycle. (*Mme Danielle Brulebois applaudit.*)

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

M. Matthieu Orphelin. L'échéance de 2040 pour la fin de la vente de véhicules à énergie fossile était inscrite dans le programme d'Emmanuel Macron à la présidentielle. Or, depuis lors, comme l'a relevé M. Potier, a été publié le rapport du GIEC, dont il ressort que le maintien de cet objectif à l'horizon 2040 n'est pas compatible avec la limitation du réchauffement climatique à 1,5 degré. On peut toujours se rassurer en prétendant le contraire, mais on a tort. C'est pourquoi nous vous proposons d'avancer cette échéance à 2035.

De surcroît, l'objectif zéro émission nette de carbone d'ici à 2050, présenté par l'association Entreprises pour l'environnement, qui regroupe tous les grands industriels français, ne sera atteint que si les ventes de véhicules à énergie fossile s'arrêtent autour de 2035, plutôt qu'en 2040 – bien avant 2050 en tout cas.

Par ailleurs, M. le rapporteur a eu raison de mettre en avant l'importance du suivi. Il a été décidé en commission que l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques – OPECST – rendrait un rapport tous les cinq ans, mais je proposerai de ramener ce délai à deux ans.

Certains sujets méritent en effet un suivi plus rapproché. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement, a fait remarquer à juste titre que certains dossiers étaient évalués chaque mois, alors que l'on peinait à obtenir des chiffres pour d'autres. Le suivi de la décarbonation du secteur des transports doit être réalisé à un rythme plus resserré que tous les cinq ans.

(L'amendement n° 3281 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé, pour soutenir l'amendement n° 2978.

M. Bruno Duvergé. J'aimerais revenir à cet amendement et au suivant, même si je les ai déjà défendus dans la nuit de vendredi à samedi. La neutralité carbone à l'horizon 2050 s'envisage dans un cycle. Or, aujourd'hui, on mesure l'atteinte de l'objectif zéro carbone au pot d'échappement.

Ces amendements et ceux que je présenterai au prochain article tendent à modifier la définition des véhicules à faibles ou très faibles émissions, en y incluant des véhicules qui utilisent des carburants à cycle carbone nul.

Seront bien évidemment pris en compte les véhicules électriques utilisant de l'électricité d'origine décarbonée ainsi que les véhicules consommant de l'hydrogène issu d'une hydrolyse réalisée avec une électricité décarbonée ou de tout autre processus décarboné. Ces amendements visent à ce que soient également inclus tous les véhicules utilisant des carburants à bilan carbone neutre, qu'il s'agisse de carburants biosourcés à 100 % ou de carburants de synthèse. Il ne faudrait pas nous limiter, pour un simple problème de définition, aux seuls véhicules électriques ; nous devons autoriser d'autres véhicules utilisant un carburant à cycle carbone neutre.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je n'ai rien à ajouter à la brillante analyse de M. Duvergé : cet amendement permet de préciser les propositions que j'avais formulées en commission. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Julien Aubert. Cet amendement présente l'avantage de chercher à atteindre un objectif : s'il est bien de rouler avec un véhicule électrique, encore faut-il que cette électricité soit décarbonée. Si elle est produite avec une centrale thermique, un tel véhicule ne présente plus guère d'intérêt. Je suis donc d'accord avec les propos de M. Duvergé sur le carburant.

Il conviendrait toutefois de préciser également la question du cycle de vie des véhicules. J'ai cru comprendre, en effet, que vous ne visiez que l'énergie utilisée pour la propulsion. Or, si nous voulions être totalement transparents, il faudrait que le cycle de construction, et donc de vie, du véhicule soit,

lui aussi, décarboné. Si nous importons demain des véhicules roulant à l'hydrogène de l'autre bout du monde, le bilan carbone sera loin d'être satisfaisant.

Si je suis d'accord avec la philosophie de l'amendement, je me demande si nous n'aurions pas eu intérêt à aller dans ce sens, si tant est que des objections techniques ne rendent pas cet objectif hors d'atteinte. Nous devrions en discuter.

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Nous ne pouvons qu'être d'accord avec le souhait de M. Aubert. J'avais déposé des amendements allant en ce sens en commission, mais ces éléments sont très difficiles à mesurer. Le présent amendement est applicable, quant à lui.

(L'amendement n° 2978 est adopté et l'amendement n° 2977 tombe.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1177 et 1864.

L'amendement n° 1177 de M. Bertrand Pancher est défendu.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1864.

M. François-Michel Lambert. Il vise à inscrire dans le projet de loi les objectifs de développement des véhicules à faibles émissions, tels que fixés par le plan climat, présenté par le Gouvernement en juillet 2017, et le contrat stratégique de la filière automobile, signé par le Gouvernement et le secteur automobile en mai 2018 – il y a tout juste un an.

La politique de mobilité doit répondre à des critères d'équité sociale et d'excellence environnementale. De ce fait, les mesures envisagées dans le projet de loi doivent servir les objectifs de décarbonation de l'économie et d'amélioration de la qualité de l'air.

Alors même que la Commission européenne a précisé de nouveau, dans sa feuille de route pour 2050, que, pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, les véhicules arrivant sur le marché en 2040 ne devront plus émettre de gaz à effet de serre, il faut que la France montre toute son ambition de respecter ces objectifs, en les inscrivant dans le corps de la loi, et non simplement dans l'exposé des motifs.

Mme Sylvia Pinel. Très bien !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je tiens à remercier les auteurs de ces deux amendements d'avoir rappelé les objectifs d'ores et déjà fixés par le Gouvernement dans le cadre du plan climat et dans le contrat stratégique de la filière automobile. Il est bien de rappeler ces objectifs ambitieux.

Toutefois, je ne suis pas favorable à les inscrire dans le texte pour la simple raison que ces objectifs ont été fixés en 2017 pour 2022. Nous sommes en 2019 : ils n'ont pas leur place dans le cadre d'un projet de loi d'orientation, qui prévoit des mesures pour les deux ou trois décennies à venir. Ces objectifs sont en cours de réalisation ; nous sommes, si je puis dire, au milieu de la trajectoire. Le temps de la promulgation de la loi, nous en serons à la réalisation des trois cinquièmes de ces objectifs. C'est pourquoi je demande le retrait de ces amende-

ments, non qu'ils soient satisfaits mais parce que l'action est en cours. S'ils ne sont pas retirés, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je souscris aux propos du rapporteur : ces objectifs sont inscrits dans le contrat stratégique de la filière automobile, et le seront dans le décret relatif à la programmation pluriannuelle de l'énergie. De plus, votre amendement écraserait un autre objectif important : la réduction de 37,5 % des émissions de dioxyde de carbone à l'horizon 2030. Avis défavorable.

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

M. Julien Aubert. Mes doutes portent sur les propos de M. François-Michel Lambert relatifs à la justice sociale. Si je comprends bien que l'on fixe un tel objectif pour 2040, il ne faut pas oublier les impératifs industriels : que signifie concrètement qu'il ne devra plus y avoir de véhicules émettant des gaz à effet de serre en 2040 ? En l'état de la technologie, nous disposons du véhicule électrique, mais il demeure très cher et soulève la question des infrastructures ; la propulsion à l'hydrogène n'est pas encore mature ; quant aux biocarburants, ils émettent des gaz à effet de serre. Dans les faits, si on ne trouve pas le moyen de développer d'autres technologies, en 2040, toutes les voitures devront être électriques pour respecter votre objectif.

Il serait important d'introduire une clause de revoyure, afin de prendre également en considération le pouvoir d'achat – la proximité de la date, à mon avis, suffit à l'écartier, mais imaginons que nous puissions la voter, même différemment. Il ne faudrait pas qu'après avoir interdit toute vente de certains types de véhicules, le prix des autres véhicules soit si élevé que nous nous retrouvions devant une forme d'impossibilité sociale, surtout après la crise que nous avons traversée ces derniers mois.

Une clause de revoyure permettrait, quelques années avant la date butoir, d'adapter éventuellement l'objectif, si nous nous apercevons qu'il n'est tenable ni du point de vue industriel ni du point de vue social.

(Les amendements identiques n° 1177 et 1864 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Sur l'article 26 AA, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à Mme Delphine Batho, pour soutenir l'amendement n° 2769.

Mme Delphine Batho. Il vise à mettre fin au 1^{er} janvier 2025 à la commercialisation des véhicules neufs émettant plus de 100 grammes de dioxyde de carbone au kilomètre.

Les députés non inscrits ont peu de temps de parole, mais je tiens à rappeler que, sur la question des mutations industrielles, l'Assemblée nationale avait fait des propositions il y a quelques années, sous la précédente législature. Or nous ne prenons pas le bon chemin, puisque nous assistons à une augmentation des émissions de dioxyde de carbone des véhicules neufs vendus en France.

Il est nécessaire de prendre des décisions : les véhicules tout-terrain de loisir, dits SUV – *sport utility vehicles* –, émettent davantage de dioxyde de carbone parce qu'ils sont plus lourds et moins aérodynamiques. La tendance du marché va à l'encontre de la protection du climat. *(M. Sébastien Nadot, M. Dominique Potier et M. Loïc Prud'homme applaudissent.)*

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai déjà eu un échange avec Mme Batho à ce sujet vendredi soir : nous avions souligné qu'une telle interdiction pour 2025 était impossible à l'heure actuelle, parce que l'Union européenne a adopté le 17 avril dernier un règlement qui porte sur les émissions des véhicules pour la période qui va de 2021 à 2030.

Ces obligations feront évoluer le modèle économique et le modèle de production des constructeurs. La diminution des émissions de dioxyde de carbone – que je souhaite comme vous – est précisément la motivation première de ces ambitions européennes. Il n'est donc pas possible, je le répète, de fixer des interdictions de vente pour les véhicules qui sont produits sur le marché européen qui, je vous le rappelle, est un marché unique. Le système d'homologation, qui est lié aux pays de production des véhicules en question, est, lui aussi, unique.

Je vous demande de retirer l'amendement, faute de quoi j'émettrai sur celui-ci un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme vous le savez, la France a œuvré pour que des objectifs ambitieux soient arrêtés au niveau européen, notamment pour les échéances 2025 et 2030. En 2025, l'objectif d'émission pour les véhicules neufs s'établira à 80 grammes de dioxyde de carbone au kilomètre, ce qui est bien inférieur à 100 grammes.

Il est très important que de tels objectifs soient fixés au niveau européen. Je ne me satisfais pas plus que vous de voir qu'en 2018, la moyenne a été de 112 grammes. À partir de 2020, tous les constructeurs devront ramener les émissions moyennes à 95 grammes. C'est la bonne voie : nous devons nous battre pour fixer des normes au niveau européen, qui se traduisent pas des contraintes très fortes que les constructeurs doivent respecter.

Je vous demande de retirer l'amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Afin d'éviter une confusion, madame la ministre, je tiens à souligner que l'amendement vise les émissions de chaque véhicule, quand vous évoquez la directive européenne qui prend en considération les flottes des constructeurs. Cela n'a donc aucun rapport avec la limite des 100 grammes ciblée dans l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais si !

(L'amendement n° 2769 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 2781.

M. Damien Adam. Si nous pouvons tous nous féliciter de l'inscription dans la loi de l'objectif de la fin des véhicules fonctionnant à 100 % à l'essence ou au diesel à l'horizon 2040, des étapes intermédiaires manquent pour rendre crédible la réalisation de cet objectif. Ces objectifs intermédiaires sont en effet essentiels.

C'est pourquoi l'amendement vise à inscrire dans la loi l'objectif d'atteindre, en 2022, « un nombre de voitures particulières neuves à très faibles émissions vendues au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières neuves à très faibles émissions vendues en 2017 ». Je vous rappelle que cet objectif est inscrit dans le contrat stratégique de la filière automobile 2018-2022 et dans le plan climat du Gouvernement.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. M. Adam ne sera pas surpris de ma réponse, qui sera la même que celle que j'ai apportée, il y a quelques minutes à peine, sur un amendement dont l'objectif était similaire. Vous l'avez vous-même souligné : cet objectif intermédiaire est déjà inscrit dans le contrat stratégique de la filière automobile, pour la période s'étendant de 2017 à 2022. Je comprends que vous vouliez vérifier, en 2022, que l'engagement pris en 2017 a bien été respecté ; il faudra procéder à cette vérification. Toutefois, je ne vois pas l'intérêt d'inscrire cet objectif, que le Gouvernement a fait sien, dans un texte de loi en 2019, compte tenu de la période en cause. Ce projet de loi vise à définir des orientations nouvelles pour les deux à trois décennies à venir ; il ne porte pas vraiment sur les objectifs en cours de réalisation. Je demande le retrait de l'amendement. À défaut, j'émets un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suggère moi aussi le retrait de l'amendement, tout en précisant que cet objectif sera repris dans le décret relatif à la programmation pluriannuelle de l'énergie.

(L'amendement n° 2781 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 2767, 3282 et 1414, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2767 et 3282 sont identiques.

L'amendement n° 2767 de Mme Delphine Batho est défendu.

La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 3282.

M. Dominique Potier. En cohérence avec le fait de ramener de 2050 à 2040 l'échéance pour la décarbonation complète du secteur des transports terrestres, nous proposons d'avancer à 2030 la fin de la vente des véhicules utilisant des énergies fossiles.

Si j'ai été convaincu par plusieurs collègues de l'opportunité de prévoir une date intermédiaire pour les véhicules hybrides, il faut prendre acte de l'accélération de la recherche dans l'industrie automobile. Je n'ignore pas les problèmes posés, à l'heure actuelle, par notre dépendance envers la Chine en matière de pile électrique. Toutefois, il faut prendre en compte le taux de renouvellement des véhicules : nous aurons sur la route des véhicules à énergie fossile encore dix à quinze ans après la fin de leur vente. Or nous savons

d'ores et déjà que les effets du réchauffement climatique seront terrifiants en 2050, date correspondant à la fin de l'usage de ces véhicules.

Monsieur Barbier, si je suis, moi aussi, très attaché à l'industrie, je suis surtout, comme vous, attaché à l'industrie du futur, à celle qui produira pour le marché de demain. Nous devons accompagner sa mutation, pour ne pas la subir ; ce que vous avez dit des turbines à gaz est tout à fait exact. Nous devons anticiper dans une logique de prospective. L'État et l'industrie doivent avoir la capacité de penser les moteurs et les véhicules du futur.

Monsieur Aubert, vos préoccupations relatives au pouvoir d'achat sont décalées par rapport au choc que provoquera, en la matière, le changement climatique. Tous les rapports de la FAO – Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture – et de l'INRA – Institut national de la recherche agronomique – sont terrifiants, s'agissant de l'impact du changement climatique sur le coût de l'alimentation, en raison de la raréfaction des nutriments ; des problèmes alimentaires se poseront.

En outre, sans mener une analyse prospective approfondie sur le budget alimentaire des ménages en 2040 ou en 2050, je voudrais évoquer un problème très concret, auquel chacun pourra s'intéresser pour sa circonscription : chez nous, les syndicats des eaux sont en train d'imaginer, pour faire face aux chocs hydriques comme la pénurie d'eau ou les différents stress hydriques, des systèmes de sécurisation de l'alimentation en eau potable, qui peuvent représenter entre 15 et 25 % du coût de l'eau potable. Ce surcoût de l'alimentation en eau potable, qui représentera 1 euro, parfois 2 euros, aura une incidence considérable dans le budget des ménages modestes.

Ainsi, lutter contre le changement climatique et l'anticiper, c'est protéger les emplois de demain et le pouvoir d'achat de nos concitoyens.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 1414.

M. Matthieu Orphelin. Viser 2035 plutôt que 2040 serait plus cohérent avec les conclusions du rapport spécial du GIEC préconisant la limitation du réchauffement climatique à 1,5 degré. Cela permettrait en outre de prendre en compte l'inertie du parc automobile, dans la perspective d'une neutralité carbone en 2050. Enfin, cette date serait également plus cohérente avec l'ambition des constructeurs automobiles, qui prévoient d'arriver à mettre fin à la vente des véhicules utilisant des énergies fossiles bien avant 2040.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Au risque de me répéter, j'indique que les dates que vous proposez, notamment celle de 2030, ne sont pas pertinentes. Dans leur rédaction actuelle, vos amendements concernent les véhicules 100 % diesel et 100 % essence, mais aussi les véhicules hybrides, qui constituent pourtant une solution intéressante pour cette transition.

M. Dominique Potier. Il faut sous-amender !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je n'ai pas achevé mon propos, monsieur Potier...

La trajectoire proposée est cohérente. M. Barbier a indiqué, à juste titre, qu'il fallait faire attention à nos constructeurs et à nos territoires, notamment ceux dans lesquels se trouvent des équipementiers et des sous-traitants. Une véritable mutation

doit être engagée. Le choix d'une période de vingt ans, c'est-à-dire d'une génération, pour réaliser cette transition est socialement acceptable, à la condition d'accompagner les entreprises et les territoires. Du point de vue économique, ce choix est soutenable. Du point de vue environnemental, il est à la fois réaliste et ambitieux.

Certes, si on pouvait aller plus vite par un coup de baguette magique, ce serait mieux. Vous parlez d'ailleurs beaucoup de dioxyde de carbone, quand je parle aussi des polluants de proximité : oxyde d'azote et particules fines. En tant que président du Conseil national de l'air, ces sujets me tiennent particulièrement à cœur. J'aimerais bien, par un coup de baguette magique, les faire disparaître du jour au lendemain. J'imagine que chacun d'entre nous y fait très attention dans ses déplacements quotidiens, par exemple en privilégiant, à Paris, le métro plutôt que la voiture. Nous faisons cela parce que nous avons envie de lutter contre cette pollution de proximité.

Je pense sincèrement que cette trajectoire est réaliste et ambitieuse. J'ai proposé en commission de la faire évaluer régulièrement, par l'OPECST, afin d'associer l'ensemble des représentants du peuple siégeant au Sénat et à l'Assemblée nationale. Cela permettra de contrôler le Gouvernement tous les cinq ans, de mener un véritable débat et de disposer des remontées d'informations des territoires ou des entreprises. Cela n'empêchera pas la publication de rapports intermédiaires, notamment par le Gouvernement.

Cette évaluation nous permettra peut-être de constater – personne n'est devin –, dans cinq ou dix ans, que la technologie hydrogène est devenue mature. Je crois en l'hydrogène, mais je ne suis pas capable de dire aujourd'hui si l'hydrogène sera devenu, dans dix ans, le pétrole du XXI^e siècle ; personne ne peut le dire. Si cela se trouve, tel ne sera pas le cas.

Peut-être que les véhicules électrifiés, dans lesquels d'inclus les véhicules hybrides, seront devenus extrêmement intéressants, en raison d'une consommation très faible. Peut-être disposerons-nous de carburants de seconde génération particulièrement intéressants, eux aussi. Des développements seront peut-être intervenus en matière de bioéthanol ou de biogaz, notamment pour ce qui concerne la mobilité lourde. Des évolutions technologiques très intéressantes nous auront peut-être permis de passer de la mobilité lourde à une mobilité plus légère. Nous pourrions mesurer ces évolutions tous les cinq ans : en 2024, en 2029, et ainsi de suite. Nous pourrions alors prendre des décisions pour conforter la trajectoire ou, éventuellement, l'infléchir – j'espère dans le bon sens.

Je répète ce que j'ai dit lors de la discussion générale et vendredi dernier : nous avons aussi le devoir de nous appuyer sur tout notre tissu de recherche. Par exemple, en Europe, 70 % des publications à comité de lecture sur l'hydrogène sont produites par des laboratoires français, situés notamment dans l'Est de la France, que connaît bien M. Barbier. Nous disposons d'instituts de recherche, notamment d'IFP Énergies nouvelles, qui travaille très bien sur les différents scénarios pour l'avenir. Nous disposons également de laboratoires de recherche universitaire. Notre tendance naturelle, en France, est de ne pas suffisamment valoriser nos chercheurs, nos anciens chercheurs et nos instituts. Nous avons l'occasion de les associer davantage et mieux.

Nous vous proposons une trajectoire qui embarque tout le monde : nos concitoyens – dont nous n'avons pas beaucoup parlé –, les entreprises, les territoires et le monde de la

recherche. Les trajectoires proposées, notamment le verdissement des flottes privées, d'État et des collectivités territoriales, sont aussi un moyen de donner une perspective et une visibilité aux constructeurs afin qu'ils fassent évoluer leur production, mais aussi qu'ils produisent plus massivement pour parvenir à réduire les coûts de production et, partant, les prix.

Au-delà, l'arrivée sur le marché d'un nombre croissant de véhicules à faibles émissions permettra à nos concitoyens de disposer de véhicules d'occasion accessibles. En commission, M. Sermier et d'autres collègues nous ont alertés, à juste titre, sur le coût social de ces mesures. Grâce au marché de l'occasion, nous donnerons aux Français un accès à ces véhicules. Je rappelle d'ailleurs que ce ne sera que la suite des primes à la conversion, qui permettent d'ores et déjà d'aider ceux qui veulent changer leur véhicule.

Pour l'ensemble de ces raisons, je pense objectivement que votre proposition visant à raccourcir la durée de mise en œuvre de la trajectoire est un peu risquée. C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis défavorable sur ces amendements.

S'agissant des pays européens auxquels il est fait référence dans l'exposé sommaire de l'un des amendements, je vous renvoie au texte inclus dans le rapport de la commission, qui est le fruit d'un travail élaboré avec les parlements des autres pays européens. Vous verrez que nous sommes ni en retard ni en retard. Je pense même que les décisions que nous sommes en train de prendre peuvent faire de la France un pays *leader* en la matière. J'espère que, pendant la prochaine décennie, nous arriverons à faire converger les pays européens, pour que, lors de la décennie suivante, nous puissions prendre des décisions beaucoup plus radicales. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Potier, le Gouvernement est parfaitement conscient de l'urgence climatique. Je m'inscris en faux contre ceux qui voudraient laisser entendre, ou qui croient peut-être, que le rapport publié par le GIEC en octobre 2018 a rebattu toutes les cartes. Je l'ai lu très attentivement, et j'imagine que vous aussi. Vous aurez noté qu'il confirme, au contraire, que nous avons une bonne stratégie. Il indique qu'il faut chercher à limiter la hausse des températures à 1,5 degré, plutôt qu'à 2 degrés. Il rappelle que nous n'atteindrons pas cet objectif par une seule mesure, mais qu'il faut mobiliser l'ensemble des leviers, dans tous les secteurs, en sollicitant l'ensemble de la société, au niveau mondial.

Le rapport s'interroge effectivement sur la mobilisation de certains pays, notamment de la Chine, qui produit 30 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, ou des États-Unis, qui en produisent près de 15 %. En France, nous sommes parfaitement conscients de l'urgence climatique. Nous avons bien pris en compte les conclusions du rapport du GIEC d'octobre 2018 : nous cherchons à limiter le réchauffement à 1,5 degré. C'est sur cette base que nous avons bâti la stratégie nationale bas-carbone, qui vise à réduire de 42 % les émissions de dioxyde de carbone d'ici à 2030, ce qui est compatible avec la limitation du réchauffement à 1,5 degré. Nous le faisons dans tous les secteurs, en agissant sur tous les leviers. Dans le secteur du transport, par exemple, nous augmentons la part des véhicules à faibles émissions dans notre parc, en nous fixant un objectif de 16 % en 2028. Pour limiter le réchauffement à 1,5 degré, le GIEC préconise un objectif de 9 à 18 %.

Comme l'a dit M. le rapporteur, nous atteindrons cet objectif grâce au succès de la prime à la conversion. Vous aurez noté que nous avons révisé l'objectif à la hausse : nous sommes passés de 500 000 à 1 million de primes à la conversion, ce qui n'est pas rien. Nous donnons des avantages fiscaux aux véhicules propres, prévoyons une nouvelle organisation des mobilités – c'était l'objet du titre I – et fixons des priorités claires pour nos investissements : les trois quarts seront consacrés au transport ferroviaire ; 2,6 milliards d'euros seront affectés au développement des RER autour des grandes métropoles. Nous nous fixons l'objectif de doubler le nombre de voyageurs qui empruntent les TER chaque jour, en le faisant passer de 500 000 à 1 million. C'est l'ensemble de ces leviers qui nous rend confiants dans l'atteinte de l'objectif de réduction de 42 % des émissions de dioxyde de carbone en 2030, qui est compatible, je le répète, avec la limitation du réchauffement à 1,5 degré.

Il faut agir ainsi, et non sortir d'un chapeau un objectif qui ne correspond pas au travail engagé avec les industriels et les acteurs de la mobilité, et à celui qu'il faut mener avec les citoyens pour qu'ils aient davantage recours au covoiturage. Je répète que c'est un moyen très simple et très rapide de réduire les émissions de dioxydes de carbone : quand vous êtes deux dans une voiture, vous en émettez deux fois moins que si chacun prend sa voiture. J'émetts donc un avis défavorable sur ces amendements. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, applaudit également.)*

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Mon amendement sera examiné ultérieurement, mais il traite du même sujet, et je voudrais anticiper sa présentation pour apporter mon grain de sel à cette discussion sur les objectifs.

S'agissant de la recherche et développement, monsieur le rapporteur, nous avons effectivement des chercheurs de grande qualité dans notre pays, et c'est pour cela qu'il est possible de leur assigner – et de nous assigner – des objectifs bien plus ambitieux qu'une hypothétique fin de vente des véhicules utilisant des énergies fossiles en 2040. C'est aujourd'hui qu'il faut dessiner les véhicules du futur.

Vous avez fait mention des particules fines. Or nous avons vu à quel point les problèmes relatifs au diesel n'avaient pas été anticipés, et mesuré les lacunes en matière de recherche et développement. Vous parlez de conversion industrielle. Les difficultés actuelles de l'usine Bosch de Rodez proviennent précisément de l'absence d'anticipation de la baisse des ventes de véhicules diesel.

Il convient aujourd'hui de se fixer des ambitions fortes : en mettant fin, en 2040, à la vente de véhicules neufs qui utilisent des énergies fossiles, on envoie un signal aux constructeurs. Il ne s'agit pas, madame la ministre, d'avoir une discussion avec les constructeurs, ce qui signifie, dans votre bouche, qu'il ne faut surtout pas les bousculer et qu'ils peuvent continuer à faire leurs affaires comme avant. Notre industrie automobile étant de tout premier ordre au niveau mondial, il faut lui signaler aujourd'hui qu'il faut commencer à se convertir entièrement.

Ensuite, dans nos discussions, nous omettons le rôle du parc automobile. Vous nous rebattez les oreilles avec la prime à la conversion, madame la ministre, mais qu'allons-nous faire des 39 millions de véhicules d'occasion ? Les mettre à la casse ? Ou à la benne ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. On les recycle !

M. Loïc Prud'homme. Pour le bilan carbone, ce n'est pas la meilleure chose à faire ! Ma proposition est un peu différente. Des véhicules ont été produits et circulent sur notre territoire. Certains d'entre eux fonctionnent avec des carburants fossiles, notamment de l'essence et du diesel – cela nous renvoie à la discussion sur l'usine Bosch de Rodez. La mission de la recherche et développement, c'est de déterminer comment on arrivera à convertir le parc de véhicules d'occasion, à faire en sorte que ces 39 millions de véhicules fonctionnent, demain, avec du gaz de synthèse, du biogaz ou des carburants à bilan carbone neutre. Au-delà de l'enjeu que cela représente pour l'industrie française, il y a un enjeu social : comment faire pour que ceux qui utilisent ces véhicules aujourd'hui puissent continuer à les utiliser demain ?

Il faut tenir compte de l'inertie du parc automobile : si nous interdisons, en 2030, la vente de véhicules neufs à énergie fossile, pendant combien de temps les 39 millions de véhicules d'occasions continueront-ils à rouler ? On en prend pour vingt ans de plus !

Regardez l'âge des véhicules qui roulent sur la route aujourd'hui : ils ont vingt ans ! Cela signifie qu'il faut anticiper la conversion du parc des véhicules d'occasion. Cela représente de l'emploi en R&D, mais aussi de l'emploi tout court – je pense à l'usine Bosch à Rodez.

Il s'agit en outre de ne pas mettre au rebut, chaque année, 39 millions de véhicules d'occasion. Ils ont été produits, ils ont déjà un bilan carbone qu'il ne faudrait pas multiplier par deux en en construisant de nouveaux. Comme cela a été dit précédemment, le bilan carbone de la construction d'un véhicule n'est jamais neutre.

(Les amendements identiques n°s 2767 et 3282 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 1414 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Frédéric Barbier, pour soutenir l'amendement n° 2080.

M. Frédéric Barbier. Nous voyons bien que le débat tourne autour des délais jugés nécessaires pour adapter nos territoires industriels. Nous employons de nombreux termes techniques, et il importe de remettre de l'humain dans la discussion.

Peu ou prou, deux millions de Français travaillent directement ou indirectement pour l'industrie automobile. Nous savons pertinemment que le déclin du moteur thermique et la montée en puissance du véhicule électrique détruiront de l'emploi sur l'ensemble de nos territoires. Nous savons également que la fabrication d'un véhicule électrique nécessite 40 % de main-d'œuvre en moins que celle d'un véhicule thermique, et que le rapport est même de un à sept pour ce qui est de la partie motorisation.

Le Gouvernement, notamment le ministre de l'économie et des finances, dont je salue les propos, a fait des annonces très fortes et, à mon avis, très intéressantes au sujet de la filière batterie. En tout cas, ne reproduisons pas ce que nous avons fait en matière de photovoltaïque, en développant des besoins pour des équipements que nous ne construisions pas en Europe. Je pense donc qu'avant de construire des véhicules électriques, nous devons nous doter d'une filière batterie.

Si nous voulons remettre de l'humain dans cette loi, ce qui me semble primordial, nous devons envoyer un message très clair à l'ensemble des territoires. J'ai présenté deux amendements en ce sens. Le premier n'a pas passé le seuil de l'article 40, mais pourra, je l'espère, être examiné lors de la discussion du projet de loi de finances. Le second est le présent amendement : il faut, à mon sens, identifier les territoires dans lesquels la transition écologique en matière de mobilités aura un très fort impact sur l'emploi ; ce sont ceux où est implantée l'industrie automobile. Il faut également assurer un suivi, non pas tous les cinq ou dix ans, mes chers collègues, mais tous les ans, car tout ce qui est sous contrôle s'améliore !

Un délai de vingt ans peut sembler long, mais, moi qui connais bien l'industrie, je puis vous assurer que c'est excessivement court, car nous parlons de recherche et développement, d'investissements considérables à réaliser, de formation professionnelle pour l'ensemble des salariés et, dans de nombreux cas, de diversification. Tout cela mérite, à mon sens, un suivi annuel.

L'autre amendement, qui n'a pas été jugé recevable, visait à accorder les moyens financiers aux régions pour permettre cette adaptation de l'industrie, la formation des salariés et l'adéquation des territoires à ces nouvelles politiques de mobilité. Cela me semble très important.

Pour l'heure, par cet amendement, je souhaite que l'on écrive très clairement dans le texte – sans faire d'ironie, quand c'est flou, c'est qu'il y a un loup ! – que nous allons identifier les territoires industriels susceptibles de payer un tribut élevé à cette reconversion, à ce changement de fabrication et de motorisation de nos véhicules, de façon à bâtir une véritable stratégie industrielle d'accompagnement de ces territoires. (*Mme Natalia Pouzyreff applaudit.*)

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous sommes tous très sensibles à l'objet de cet amendement. La filière automobile est très active en France, disséminée partout dans nos territoires. M. Prud'homme a évoqué précédemment l'usine Bosch de Rodez. Je la connais bien, puisqu'il s'agit de ma ville natale, et Stéphane Mazars, qui est cosignataire de l'amendement, m'en a longuement parlé.

Il faut effectivement apporter un soin particulier à l'accompagnement de cette transition. Celle-ci ne peut se faire n'importe comment et doit être socialement inacceptable, que ce soit pour les employés du secteur automobile ou pour nos concitoyens.

Cela dit, il faut aussi voir cette transition comme une occasion d'avoir une mutation de la filière automobile. C'est en cela qu'il faut du temps. Il est question de l'électrification, mais ce n'est pas la seule voie ; l'hydrogène et d'autres carburants ont été évoqués. Cette transition va obligatoirement demander une évolution et, vous l'avez dit, un effort important en matière de formation professionnelle. Nous pensons bien évidemment à la formation tout au long de la vie, mais il faut aussi penser à la formation initiale, plus particulièrement à la formation technologique et professionnelle, qui fournissent un vivier intéressant pour cette industrie.

Le sujet est très important, mais il ne me semble pas nécessaire de le mentionner ici dans la loi. En revanche, nous examinerons ultérieurement un amendement que MM. Zulesi, Pichereau et vous-même avez signé, qui vise

à demander au Gouvernement de remettre, dans un délai d'un an, un rapport sur ce qu'il prévoit de faire en matière d'accompagnement de la filière automobile. Je donnerai un avis favorable à cet amendement, considérant qu'il est de notre rôle, voire de notre devoir, d'être à la fois bienveillants et exigeants avec le Gouvernement en la matière ; bienveillants parce que nous lui faisons confiance pour mettre en œuvre cette politique, exigeants parce que nous voulons nous assurer, par ce rapport, de la qualité des mesures proposées.

Surtout, nous souhaitons que le Gouvernement garde à l'esprit que les trajectoires prévues ici ne seront pas neutres du point de vue social dans certaines zones de notre pays. Nous connaissons tous des secteurs extrêmement affectés par ces évolutions. Toutefois, en prenant le temps et en fournissant un véritable accompagnement, nous devrions pouvoir aller vers un résultat positif. L'idée est vraiment d'embarquer tout le monde parce que nous sommes tous concernés, ne serait-ce que du point de vue de notre santé, car il s'agit, je le rappelle, de polluants de proximité et, à plus long terme, du changement climatique induit par les émissions de dioxyde de carbone.

Mme la ministre apportera peut-être d'autres précisions. Pour ma part, je vous invite à retirer votre amendement, sachant que je donnerai un avis favorable à la demande de rapport à ce sujet.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je puis vous assurer que le Gouvernement partage votre préoccupation d'accompagner la filière dans ces transitions, qui sont, effectivement, très importantes. C'est le sens du contrat stratégique de filière qui a été signé avec la Plateforme automobile le 22 mai 2018, qui porte aussi bien sur des enjeux technologiques que sur des questions d'emploi, de formation, de compétences et de compétitivité.

Une étude réalisée en 2016 par l'Observatoire de la métallurgie a permis d'identifier les compétences clés pour l'avenir, c'est-à-dire celles pour lesquelles il y aura de nouveaux besoins ou des besoins en hausse. Il s'agit notamment de l'intelligence artificielle, de l'électricité puissance et des conducteurs de ligne de fabrication. L'étude a aussi signalé, à l'inverse, des profils qui seront plutôt en déclin.

S'agissant des sites affectés, je voudrais vous faire part de la démarche menée par le Gouvernement. Il s'agit tout d'abord d'un accompagnement à la définition d'une stratégie de reconversion pour chacun des sites ; vingt-quatre premières entreprises ont été identifiées. En outre, nous avons lancé, à la fin de l'année 2018, un appel à projets « Innovation et diversification des entreprises spécialisées dans le diesel ». Un fonds de 18 millions d'euros vise à financer des projets d'innovation et de reconversion pour des entreprises concernées par le recul du diesel. Des projets ont déjà été retenus, et une vingtaine d'autres dossiers sont au stade de l'étude. Nous développons également une expérimentation pilote, engagée par le Syndicat national du décolletage, pour la reconversion, en Haute-Savoie, des entreprises de décolletage de la Vallée de l'Arve ; quatre-vingt-deux entreprises sont concernées.

M. Martial Saddier. Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense que M. Saddier suit cela avec attention.

M. Martial Saddier. Tout à fait !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Par ailleurs, le Fonds d'avenir automobile, doté de 135 millions d'euros, géré par Bpifrance, a été réactivé et permettra d'accompagner des projets de diversification ou de consolidation d'équipementiers stratégiques pour la filière automobile.

Enfin, le délégué interministériel aux restructurations d'entreprises et ses correspondants dans chacune des régions, les commissaires aux restructurations et à la prévention des difficultés des entreprises, sont mobilisés pour accompagner les sites.

Je vous suggère moi aussi de retirer votre amendement au profit de l'amendement n° 2690, qui permettra au Gouvernement de présenter un rapport faisant le point sur l'ensemble de ces outils, déjà mobilisés aujourd'hui, et mettant en évidence, le cas échéant, la nécessité d'en prévoir d'autres.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Barbier ?

M. Frédéric Barbier. Un mot, monsieur le président, avant d'indiquer si je retire ou maintiens l'amendement.

Dans les troisième et quatrième circonscriptions du Doubs – j'associe bien évidemment Denis Sommer à cet amendement –, le secteur automobile emploie environ 35 000 personnes. Mais le Doubs n'est pas seul en cause : tous les bassins et territoires industriels automobiles seront nécessairement touchés. Je pense aux lignes échappement, carburateur, refroidissement, qui équipent aujourd'hui l'ensemble des voitures et seront effectivement restructurées dans les vingt prochaines années.

Madame la ministre, vous m'avez apporté une réponse très précise, mais je cherchais surtout, par cet amendement, à ce qu'un message clair soit adressé aux populations de ces territoires. Je voulais leur dire qu'elles étaient clairement identifiées, qu'elles étaient mentionnées dans ce texte de loi. Il s'agissait de leur assurer que nous examinerions la situation tous les ans, que nous ne les laisserions pas tomber et que nous engagerions tous les moyens pour que ne se produise plus ce que nous connaissons encore aujourd'hui, et qui ne devrait plus arriver depuis longtemps, à savoir que l'on n'a pas prévu qu'un certain nombre d'industries allaient devoir profondément changer compte tenu de l'urgence climatique. Cette diversification, cette réadaptation de l'industrie n'a pas été prévue.

Par le passé, nous avons perdu des pans entiers de notre industrie. Je pense à l'électroménager, à la vidéo haute fidélité, à la téléphonie, autant de secteurs dans lesquels nous étions pourtant très bien placés. Je ne veux pas que ce soit le cas de l'industrie automobile.

Je passe beaucoup de temps à régler des problèmes d'industrie dans ma circonscription. Denis Sommer et moi-même avons la chance de représenter des territoires industriels très puissants, où il y a donc de l'emploi. Mais ils sont constamment en réadaptation. Je sais donc que la bonne période pour y parvenir est non pas dix ou quinze ans, mais vingt ans – à condition que nous ne perdions pas de temps.

Cet amendement visait simplement à dire à l'ensemble des populations que l'État les avait identifiées et que nous allions travailler avec elles à la réorganisation de l'industrie dans leur territoire.

Vous m'avez apporté des précisions très concrètes, madame la ministre, sur les dispositifs d'aide à la reconversion des territoires industriels – j'en entends parler tous les jours et je sais qu'ils sont importants. Dans la mesure où vous avez annoncé que vous émettrez un avis favorable à mon amendement demandant un rapport à ce sujet, je retire celui-ci. Mais ne croyez pas, chers collègues, que l'industrie automobile et l'ensemble des salariés puissent s'adapter, face à des enjeux aussi importants, en cinq ou dix ans – ou même en quinze ans, cher Dominique Potier ! Vingt ans, c'est un délai court pour l'industrie, compte tenu des objectifs que nous nous sommes fixés. (*M. Stéphane Mazars et Mme Natalia Pouzyreff applaudissent.*)

(*L'amendement n° 2080 est retiré.*)

M. le président. La parole est à M. Sébastien Nadot, pour soutenir l'amendement n° 1415.

M. Sébastien Nadot. Cet amendement vise à ramener de cinq à deux ans le délai dans lequel l'OPECST rendra un rapport sur la mise en œuvre de l'engagement à décarboner les transports terrestres. Il s'agit d'en faire un outil d'évaluation opérationnel.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pour en être membre, je connais assez bien le fonctionnement de l'OPECST. Comme nous l'avons expliqué en commission, l'idée est de disposer d'un rapport de suivi technologique très poussé. Pour réaliser une telle étude, il faut y travailler en profondeur plusieurs mois durant, quasiment un an. Nous avons proposé de faire ce travail tous les cinq ans, rythme intéressant selon nous pour mesurer les évolutions technologiques.

Si nous adoptons votre amendement, ce rapport devrait être rendu tous les deux ans. Nous aurions à peine terminé le travail qu'il faudrait lancer une nouvelle étude.

Cela laisserait tout le monde et nous n'en serions, du point de vue de l'organisation, pas capables.

Il faut prendre le temps d'examiner les choses. Ce rythme semble nécessaire pour mesurer les sauts technologiques. Ce que nous avons proposé en commission, c'est donc un débat par législature, au Sénat et à l'Assemblée nationale. Cependant, rien n'empêchera le Gouvernement et les parlementaires, s'ils le souhaitent, de mener, en dehors de l'OPECST, des évaluations intermédiaires. Cela pourra fort bien se faire sans que nous l'inscrivions dans la loi.

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

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Michel Castellani. J'interviens très brièvement pour soutenir cet amendement, ainsi que l'amendement précédent, même s'il a été retiré. Il est évident que la transition vers le véhicule électrique est une évolution fondamentale, volens nolens. De fait, les véhicules thermiques fonctionnant au moyen d'une énergie appelée à disparaître tôt ou tard, le problème ne se pose même pas. Des canuts à l'effondrement de la photographie sur papier, l'histoire nous apprend combien peut être douloureuse une rupture technologique.

L'intérêt de ces deux amendements qui se rejoignent est de rappeler qu'il faut toujours anticiper l'évolution technologique, la reconversion des territoires et l'aide aux filières nouvelles comme à celles qui sont déboussolées par cette évolution technologique.

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Je ferai un commentaire sur l'amendement précédent et sur celui-ci : il faut comprendre que c'est toute notre industrie qui va changer, et non pas seulement l'industrie automobile. L'objectif est bien, en effet, d'atteindre, d'ici à 2050, la neutralité carbone pour l'ensemble de notre industrie.

Aujourd'hui, si on la compare avec les transports, le chauffage et les utilisations domestiques, c'est l'industrie qui réalise les plus grands progrès en matière de réduction des émissions de carbone. Dans le domaine de l'automobile, il est évident que les véhicules vont changer, mais les usines aussi doivent être neutres en carbone. Des constructeurs travaillent déjà en ce sens – ainsi, Toyota, à Valenciennes, a pour objectif de rendre son usine neutre en carbone. Cela sera vrai pour toutes les industries : quoi qu'elles fabriquent, des voitures ou des lave-linge, l'objectif sera le même.

De grandes transitions sont donc devant nous. Nous y sommes entrés, mais il y a encore beaucoup de choses à prévoir et à étudier.

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

M. Dominique Potier. Je suis très sensible aux amendements proposés par M. Barbier et par MM. Orphelin et Nadot. Personne n'est indifférent aux sites industriels – nous connaissons aussi bien, les uns et les autres, les questions agricoles et les questions industrielles, et n'avons pas de leçons à nous donner les uns aux autres en la matière. La question est de proposer, pour l'ensemble de l'économie, une trajectoire réaliste pour répondre à ces enjeux majeurs, de sorte que la mutation soit aussi douce que possible. Les évaluations scientifiques et techniques proposées ici et les évaluations d'accompagnement social et technologique souhaitées par ailleurs s'inscrivent dans cette logique, qui consiste à éviter des ruptures.

Ce que je crains profondément, madame le ministre, c'est qu'en 2030 ou en 2040 – nous ne serons plus sur ces bancs et vous ne serez peut-être plus ministre –...

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Ce serait vraiment dommage !

M. Sylvain Maillard. Ce n'est pas si sûr !

Mme Marie-Noëlle Battistel. Vous avez l'air très déçue, madame le ministre...

M. Dominique Potier. Peut-être occuperez-vous des fonctions telles que l'Assemblée vous sera interdite ! *(Sourires.)*

Plus sérieusement, compte tenu de ce qu'on nous annonce aujourd'hui, nous risquons de connaître des moments tellement tragiques qu'il y aura une violence des décisions, qui se traduira par une violence pour les hommes et pour les territoires.

Tous les amendements proposés visent à établir un contrat de transition. Je viens de consulter les chiffres de l'accompagnement proposé actuellement par l'Europe : ce sont, à l'échelle européenne, des dizaines, des centaines de milliards d'euros de défiscalisation qui s'appliquent à l'utilisation de l'énergie fossile pour la rendre plus acceptable dans divers domaines – c'est par exemple le cas du kérosène pour le transport aérien. Si cet argent était consacré dès aujourd'hui à un accompagnement des technologies, des industries et des territoires, nous serions en mesure de vivre une véritable transition, laquelle suppose un partage des moyens publics, plus de justice, de l'anticipation et un contrat social. Les amendements déposés en ce sens ne sont pas contradictoires avec une avancée vers ces objectifs. Ils sont, au contraire, réalistes et humanistes. *(M. Sébastien Nadot et M. Loïc Prud'homme applaudissent.)*

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

M. Denis Sommer. Madame la ministre, monsieur le rapporteur, je crois bien évidemment à votre sincérité lorsque vous dites votre souci d'accompagner la filière et les entreprises – dont certaines sont, du reste, déjà identifiées – qui pourraient vivre durement les mutations à venir.

Vous avez également cité quelques actions importantes pour l'avenir de la filière, dans des domaines très spécifiques, par exemple les produits ou les processus. Elles témoignent de votre volonté de faire en sorte que ces transitions soient aussi douces que possible.

J'ai lu comme vous le contrat stratégique de la filière automobile. Il porte sur deux sujets, et il en est un que nous ne devons pas oublier : la numérisation et l'automatisation des processus. De fait, les processus industriels que nous connaissons seront révolutionnés dans la période qui vient. Les automatismes, qui ont encore une part marginale dans certains secteurs, notamment dans les usines de montage, se généraliseront à l'ensemble des processus.

Le premier impact sera sur l'emploi, d'où la nécessité de former et d'accompagner les salariés. Cet effet se conjuguera avec celui de l'évolution des produits eux-mêmes. En effet, comme l'a évoqué tout à l'heure Frédéric Barbier, la valeur ajoutée créée lors de la fabrication d'un véhicule électrique n'est pas du tout de même nature que celle qui l'est lors de la construction d'un véhicule thermique. Je ne veux pas dire par là que je regrette l'ancien monde – là n'est pas la question –, mais on mesure bien ce que peut être l'impact de ces deux évolutions conjuguées sur l'usine du futur et sur l'évolution des produits.

Troisième élément : la filière automobile est certainement l'une de celles qui se sont le plus internationalisées au cours des vingt-cinq ou trente dernières années. Cela signifie que certains choix industriels pourront être faits au détriment de la France et que l'on pourra continuer à favoriser les mécanismes qui ont prévalu au cours des dernières années.

Sans vouloir faire de procès d'intention à quiconque, je sais, en tant que rapporteur de la mission d'information sur les relations entre les grands donneurs d'ordre et les sous-traitants dans les filières industrielles, que certains donneurs d'ordre – il ne s'agit d'ailleurs pas nécessairement des constructeurs automobiles – demandent à leurs sous-traitants de les accompagner, notamment en Europe de l'Est, non pas tant pour produire des sous-ensembles à installer sur place que pour réintroduire ensuite des pièces sur le marché français. Voilà les pratiques et les évolutions auxquelles nous sommes confrontés !

Nous avons donc besoin d'un plan stratégique pour la filière. En effet, ces mutations ne seront réussies que si nous sommes en mesure de créer la confiance et de mobiliser les salariés sur les objectifs que nous nous fixons en matière climatique. Il ne suffira pas – et je ne le dis nullement pour dénigrer ce que vous faites – d'énumérer des réalisations en disant qu'on a, ici, fait intervenir Bpifrance et qu'on a, ailleurs, travaillé avec la région sur un plan de formation ; il s'agit d'établir un plan global de développement et de mutation de notre filière automobile.

Peu importe que nous le fassions dans la loi ou non, mais il faut faire ce travail. Nous devons mettre en cohérence nos objectifs tant dans la programmation pluriannuelle de l'énergie que dans le projet de loi relatif à l'énergie et au climat – le discours du Premier ministre devant le Conseil national de l'industrie était, de ce point de vue, très intéressant.

Nous sommes certes dans une économie de marché, mais, si nous laissons le marché faire tout seul, nous n'en sortirons pas gagnants. Nous avons besoin non seulement de régulation, mais aussi que l'État nous dise la vision qu'il veut promouvoir pour l'ensemble de la filière, pour l'emploi et pour la réussite de nos objectifs en matière climatique.

M. Loïc Prud'homme. C'est un Insoumis !

M. Dominique Potier. Voilà un discours de gauche bien charpenté !

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

M. Frédéric Barbier. M. Duvergé a estimé tout à l'heure qu'il faudrait que les usines soient, elles aussi, neutres en carbone. Je tiens à souligner que les représentants du personnel, les organisations syndicales et les chefs d'entreprise, que je rencontre souvent dans le territoire dont je suis élu, me disent : « Les amis, ne chargez pas trop la barque, car nous devons être compétitifs ! »

Permettez-moi une anecdote, que je cite souvent : le président Tavares – dont je ne partage pas nécessairement toutes les idées lorsque nous nous rencontrons, ce qui du reste n'est pas si fréquent – me rappelait que, s'il n'avait pas mis, sur le site industriel vieillissant de Sochaux, une voiture dégageant une forte valeur ajoutée – la 3008 –, il aurait immédiatement pu démontrer que ce site n'était pas rentable et qu'il n'y avait plus, dans les caisses, de quoi payer les salariés. Il a donc su adapter à chaque site industriel, en fonction de son coût de fonctionnement, le véhicule dégageant la valeur ajoutée qui permettait à ce site de perdurer.

Ces sites sont, bien sûr, transformables, et ils seront transformés, mais il en découle des conséquences humaines, en particulier en matière de salaires : si la production d'un véhicule ne crée pas assez de valeur ajoutée, les salariés de ces entreprises ne sont pas suffisamment payés, comme on l'a peut-être vu dans le mouvement qui s'est déclenché au mois de novembre dernier. Comme l'a dit Denis Sommer, les véhicules électriques dégagent beaucoup moins de valeur ajoutée et utilisent beaucoup moins de produits fabriqués en France.

J'appelle donc à la raison quant aux délais que nous fixerons pour cette transition et je demande aussi un suivi annuel – même si j'ai retiré mon amendement, car je fais confiance, à cet égard, à Mme la ministre et à M. le rappor-

teur. Cette opération devra être sous contrôle, et il faudra entendre nos populations, afin que ne se reproduise pas ce qui s'est passé dans le cas de General Electric.

Bien que nous ne soyons pas encore dans cette transition écologique, 500 emplois sur trois sites industriels sont déjà remis en cause sur mon territoire. Ces 500 personnes ont besoin de formation. Derrière chacun de ces cas, il y a un humain qui changera de site industriel, qui a besoin de formation, qui changera de métier et qui trouvera de nouveaux collègues de travail. Tout cela nécessite du temps.

J'y insiste donc à nouveau : n'allons pas trop vite et ne chargeons pas trop la barque ! Il faut certes des usines neutres en carbone, mais les industriels vous diront qu'ils investissent lourdement dans ce secteur, qui connaît une mutation énorme, et que nous ne devons pas leur rendre la tâche plus difficile qu'elle ne l'est déjà. Les organisations syndicales et les salariés, qui sont très responsables, partagent aussi cet avis.

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

M. Hubert Wulfranc. Pour apporter un appoint aux propos tenus en particulier par M. Sommer, je tiens à souligner que les perspectives en matière de ressources humaines, notamment dans ce domaine, sont bien l'angle mort que nous détectons déjà depuis plusieurs années dans cette mutation technologique qui – comme dans *Les Envahisseurs* – a déjà commencé.

Ce que nos collègues réclament avec force, en lien étroit, certes, avec leur territoire, mais aussi avec l'intérêt national, c'est bien un plan de formation et de requalification, qui est indispensable et qui doit être suivi démocratiquement. Nous ne voulons pas revoir, dans cette filière majeure de l'économie nationale, ce que nous avons connu et continuons de connaître dans de nombreuses autres filières.

Il n'est aucunement question de mettre en doute votre sincérité mais, après les propos qui viennent d'être tenus, j'aurais tendance à dire que c'est l'insincérité de l'économie de marché qui suscite mes doutes, au vu notamment de l'internationalisation des groupes industriels auxquels nous avons affaire.

Cet amendement est certes derrière nous, mais il y a fort à parier, madame la ministre, que nous y reviendrons, et pas seulement à propos de la filière dont nous parlons. Il y a là un enjeu majeur en matière de formation, de qualification, de géographie industrielle et de géographie humaine, à l'échelle de notre pays.

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

M. Matthieu Orphelin. Il faut inscrire dans la loi l'accompagnement des salariés, des entreprises et des sous-traitants dans les territoires. Nous l'avons fait dans la loi mettant fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures et portant diverses dispositions relatives à l'énergie et à l'environnement, dite loi Hulot, en déposant un amendement qui avait ensuite été déplacé dans le texte. De la même façon, il serait important de l'inscrire dans la présente loi.

(L'amendement n° 1415 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 2380.

M. Loïc Prud'homme. Le présent amendement vise à planifier l'interdiction de la vente des véhicules thermiques neufs en 2035 pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, et en 2040 pour l'ensemble des véhicules, afin de respecter l'engagement pris par la France dans le cadre de l'Accord de Paris. D'autres pays ont déjà pris cet engagement. Il s'agit, ni plus ni moins, d'inscrire dans la loi la date de 2040, qui correspond aux annonces du président Macron à ce sujet. Nous espérons que le Gouvernement ne nous referra pas le coup du glyphosate, c'est-à-dire de belles promesses qui, ensuite, partent aux oubliettes.

M. Sylvain Maillard. Le glyphosate, c'est fait !

M. Loïc Prud'homme. En outre, à l'heure de l'urgence écologique, il convient de prévoir les moyens budgétaires et l'organisation nécessaires à une stratégie industrielle qui anticipe la transition énergétique. Un rapport du Gouvernement doit permettre de planifier la reconversion des activités des entreprises et salariés concernés, en concertation avec eux, comme l'a souligné Frédéric Barbier.

J'aimerais également revenir sur la conversion du parc au tout-électrique. Je souhaite vous mettre en garde contre cette chimère : déjà, aux États-Unis, le constructeur Tesla alerte le fait que l'on ne disposera pas des ressources suffisantes pour produire ces véhicules électriques.

Hubert Wulfranc a rappelé qu'il s'agit d'une filière majeure. Concernant sa réorientation, vous avez annoncé, madame la ministre, des fonds de Bpifrance à hauteur de 130 millions. Cela pose un problème d'échelle : ce secteur industriel continue à nous vendre des véhicules massivement polluants, sans atteindre les objectifs que l'on serait en droit d'attendre de lui, ainsi que Delphine Batho l'a rappelé ; cette industrie investit 3,5 milliards d'euros chaque année pour nous vendre des engins de déplacement qui ne sont pas du tout respectueux de l'environnement. Il y a donc un problème d'échelle entre les montants qu'elle investit dans la publicité et ce qu'elle devrait investir pour la requalification des salariés, la reconversion des sites ainsi que la recherche et développement.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Monsieur Prud'homme, vous proposez de mettre fin progressivement à la vente des véhicules lourds utilisant des énergies fossiles. C'est une perspective vers laquelle il faudra tendre, cela va de soi. J'apporterai toutefois une nuance : s'agissant des véhicules à faibles émissions, le gaz est autorisé pour les véhicules lourds, comme vous le savez. La définition des véhicules à faibles émissions distingue les véhicules lourds des véhicules légers, la nature des carburants utilisables étant différente.

Toutefois, en l'état, nous ne pouvons pas adopter cet amendement, car la question des véhicules lourds est en discussion au niveau européen : des normes d'émission font actuellement l'objet d'une proposition de règlement. Nous ne pouvons pas inscrire une telle disposition dans la loi, alors que le travail commun n'est pas encore achevé au niveau européen.

Il faut travailler au niveau européen car ce secteur est très concurrentiel. Tout ce qui concerne les poids lourds doit être traité à ce niveau, et presque uniquement à ce niveau. Il faut y définir des normes d'émission, comme pour les voitures. Il existe également un objectif de réduction des émissions de dioxyde de carbone pour 2030.

Enfin, je ne suis pas certain que votre proposition ait fait l'objet d'une concertation suffisamment poussée – je ne dis pas cela contre vous. Le travail européen doit vraiment être approfondi pour que l'on puisse ensuite adopter ces normes d'émission. Je demande le retrait de l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Votre amendement est satisfait s'agissant des véhicules légers. Quant aux véhicules lourds, ils soulèvent une question que M. Duvergé a évoquée à plusieurs reprises : que l'on utilise du biocarburant ou du carburant, le moteur est le même. Je ne pense donc pas qu'il soit souhaitable d'interdire les ventes d'un type de véhicules. D'autant que les biocarburants sont vraiment l'une des voies que l'on pense les plus prometteuses dans la filière des poids lourds. Pour ces deux raisons, je demande le retrait de l'amendement, faute de quoi mon avis sera défavorable.

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

M. Denis Sommer. Ma première remarque porte sur le choix de l'échéance – 2030 ou 2035. Il faut être raisonnable. Entre le moment où l'on décide de fabriquer un véhicule et où l'on commence à dessiner les premiers croquis, et le moment où ce véhicule commence à dégager du cash, il se passe dix ans. Il faut cinq ans pour la conception, puis quatre à cinq ans pour l'industrialisation. Ce temps est absolument nécessaire ; voilà la réalité.

S'agissant des technologies électriques et de celles liées à l'hydrogène, il faudra une industrialisation massive pour faire baisser les coûts et rendre ces véhicules accessibles au plus grand nombre. Nous ne sommes pas en train de concevoir les nouveaux véhicules pour les couches supérieures : nous pensons les mobilités pour l'ensemble de nos concitoyens. La question de l'industrialisation de la production est donc absolument essentielle.

Je viens d'entendre que les constructeurs investiraient 3,5 milliards pour reproduire ce qu'ils font depuis des années. C'est faux ! Il n'y a jamais eu autant de recherche et développement que ces dernières années, notamment sur l'hydrogène. Il existe même des projets extrêmement importants, menés par de grands équipementiers, dont l'un est français, sur l'hydrogène et les piles à combustible. Il faut être attentif à cela.

J'ai évoqué précédemment la nécessité d'un plan stratégique. Nous devons connaître dans le détail ce qui est prévu aujourd'hui, y compris au niveau de l'État, pour que l'on puisse discuter avec les groupes. Ainsi, concernant la pile à combustible, la France est en concurrence avec l'Allemagne – je parle bien de la pile à combustible, non du projet franco-allemand sur les piles classiques. En tout cas, voilà un vrai sujet ! Nous devons nous préoccuper de ces questions, afin que l'essentiel de la recherche et développement réalisée en France crée des capacités de production, de l'emploi et de nouvelles capacités d'innovation en France.

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

M. Jean-Marie Sermier. L'article 26 AA vise à fixer à 2040 la fin de la vente, en France, des véhicules à énergies fossiles. Puisqu'il n'y aura pas d'explication de vote avant le scrutin sur l'article, permettez-moi de vous dire, madame la ministre, au nom du groupe Les Républicains, que nous partageons les conclusions du rapport publié par le GIEC en octobre dernier, ainsi que l'inquiétude quant à notre capacité à limiter le réchauffement à 1,5 degré.

Si nous sommes convaincus qu'il faut être au rendez-vous d'une France « zéro carbone » en 2050, la France n'est pas seule, et nous ne pouvons pas avancer séparément. Il est vrai que seul, on avance plus vite mais ensemble, on avance plus loin : c'est ce que l'on nous a dit il y a quelques instants.

Il faut faire attention parce qu'il ne faudrait pas que la France porte seule la responsabilité de casser la filière automobile sans proposer de projet pour celle-ci. Frédéric Barbier et Denis Sommer, députés d'une région où la construction automobile est importante, viennent de le dire : nous ne pouvons pas voter un article de principe, seuls contre tous les autres pays de la planète, sans faire de propositions précises pour les industries de l'automobile et, au-delà, pour l'ensemble des salariés français du secteur. Nous ne pouvons pas inciter la France entière à se diriger vers l'automobile électrique, alors que nous savons pertinemment que nous avons perdu la bataille de la construction de la batterie, qui se fait, dans 80 % des cas, dans d'autres pays.

De plus, comment les véhicules électriques seront-ils approvisionnés ? Avec une électricité « zéro carbone » ou avec une électricité dont la production utilisera encore du dioxyde de carbone ? Nous n'avons pas résolu toutes ces questions avec l'article 26 AA, puisqu'il a simplement pour objet d'arrêter la vente des véhicules à énergie fossile en 2040.

Comment cela se passera-t-il avec nos voisins allemands et italiens, qui produisent ces véhicules ? Aurons-nous interdiction d'aller acheter notre automobile en Allemagne ou en Italie ? Nos amis italiens ou espagnols auront-ils interdiction de traverser la France avec leurs voitures ? Nous devons évidemment nous poser ces questions. Or vous n'y avez pas apporté de réponse. Nous ne pouvons pas voter un texte, qui tient, on le voit bien, d'un simple affichage.

Permettez-moi d'évoquer la loi mettant fin à la recherche et à l'exploitation des hydrocarbures, car il a retenu également la date de 2040.

M. Sylvain Maillard. Cela n'a rien d'anodin, d'ailleurs !

M. Jean-Marie Sermier. L'année dernière, la planète a produit 4,361 milliards de tonnes de pétrole ; nous en avons produit 100 000, c'est-à-dire 0,002 %. Nous arrêtons de produire ces 0,002 % en 2040. Croyez-vous que cela suffira pour la planète ? Non !

M. Pierre Cordier. Très juste !

Mme Valérie Lacroute. C'est irréaliste !

M. Jean-Marie Sermier. Nous recommençons exactement la même erreur avec la filière automobile. Avançons ensemble, définissons une position commune avec nos amis allemands et italiens, qui sont eux aussi des constructeurs. On parle beaucoup d'Europe en ce moment ; l'Europe doit être le phare, car la France, toute seule, n'y arrivera pas.

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

M. Dominique Potier. C'est la dernière intervention avant le scrutin public sur l'article 26 AA. Je veux simplement répéter à quel point nous souscrivons aux propos de M. Sommer et de M. Barbier. Cela justifie que l'effort d'accompagnement, tant des ménages que des industriels, soit puissant. Concernant les moyens financiers, nous sommes dans une certaine expectative, madame la ministre. Vous avez indiqué que la trajectoire carbone de la France, qui fait notamment l'objet de la stratégie nationale bas-carbone, était cohérente avec les rapports du GIEC. Est-elle toujours cohérente après

l'abandon, en décembre dernier, de la hausse de la taxe carbone qui était prévue ? Je vous le demande très sérieusement car, si cet argent était réinvesti dans les mutations industrielles et dans l'accompagnement des ménages, il serait un levier de transformation extraordinaire.

Je pose donc, en définitive, la question de la justice : à moyens budgétaires équivalents, comment peut-on réorienter ces crédits de façon plus juste ? Certains choix faits par ce gouvernement et cette majorité ne plombent-ils pas notre capacité à rebondir ? Il faut instaurer une taxe carbone qui, totalement redistribuée, permettra d'accompagner à la fois les mutations technologiques et les ménages les plus fragiles dans leurs déplacements et dans la transformation de leur maison, afin de parvenir à cette sobriété désormais nécessaire.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Le groupe La France insoumise votera l'article 26 AA, nonobstant quelques points d'alerte.

Tout d'abord, nous parlons de décarbonation des transports terrestres, mais nous avons complètement évacué le problème des transports aériens, qui ne nous semble pourtant pas anodin.

Ensuite, attention à l'atterrissage, si je puis m'exprimer ainsi, de la fin de la vente des véhicules à énergies fossiles en 2040 : si cela nous mène au tout-électrique, alors se posera le problème des ressources. Ce n'est pas, nous semble-t-il, une piste soutenable. Nous voterons pour la fin des véhicules thermiques pour les particuliers, bien qu'il n'existe pas de solution alternative, notamment avec les transports en commun ou le maillage ferroviaire, le tout-électrique n'étant pas, je viens de le dire, un horizon atteignable.

Enfin, le problème des niches fiscales perdue dans le transport routier, puisque vous avez balayé notre amendement à ce sujet d'un revers de la main.

Nous voterons l'article, mais nous signalons ces trois points d'alerte très sérieux.

M. le président. La parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je suis très heureuse de voir que beaucoup sur ces bancs, même parmi ceux qui se sont montrés quelque peu dubitatifs, vont voter cet article. C'est très important : nous nous dotons enfin d'objectifs clairs de cessation des ventes de véhicules à énergie fossile.

J'entends vos inquiétudes, monsieur Sermier, en ce qui concerne l'avenir de la filière automobile, mais je pense que c'est en ne faisant rien qu'on risque de la tuer – et c'est l'élue d'un territoire comptant beaucoup d'équipementiers automobiles, qui ont souffert ces dernières années et qui risquent malheureusement de souffrir encore, qui vous le dit. On doit programmer cette évolution. Un rapport de l'OPECST – vous avez assisté à sa présentation en commission – nous dit que tout cela est parfaitement réalisable à la condition qu'on s'organise.

M. Jean-Marie Sermier. Alors, il faut l'inscrire dans la loi !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Par cet article, nous nous donnons les moyens de nous organiser,

en prévoyant une clause de revoyure tous les cinq ans, parce que le tout-électrique n'est pas forcément la solution, cela a été dit, et que nous devons voir quelles technologies progressent, que ce soit l'hydrogène, le gaz renouvelable ou toutes les autres énergies dont on ignore encore le potentiel.

Voter cet article, c'est se donner enfin des objectifs clairs, engager une convergence avec l'Europe, qui se fixe, elle aussi, des objectifs. C'est ainsi que nous serons prêts à affronter les défis essentiels que sont la lutte contre le changement climatique mais aussi la reconversion des bassins industriels et la formation, afin que tous les acteurs puissent retrouver du travail dans une économie de l'avenir qui aura été préparée, anticipée.

Voilà pourquoi je voterai avec enthousiasme cet article. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Le groupe du Mouvement démocrate et apparentés votera évidemment cet article, d'autant qu'on revient de loin. Souvenez-vous, monsieur Sermier : l'objectif était qu'on ne vende plus de véhicules à moteur thermique en 2040, ce qui était un choix très ambitieux et risqué, tant l'objectif est difficile à atteindre. Grâce au rapporteur, on est passé à la fin de la vente de véhicules diesel et à essence, ce qui est bien plus précis.

Restait à préciser les modalités d'évaluation de la neutralité carbone, et je vous remercie d'avoir, en acceptant mon amendement, pris en compte les carburants à cycle carbone nul. C'est du bon boulot de A à Z. Merci beaucoup. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe LaREM – Mme la présidente de la commission du développement durable applaudit également.*)

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

M. Hubert Wulfranc. C'est sans aucun enthousiasme que nous nous prononcerons sur cet article. Loïc Prud'homme vient de rappeler les réserves sérieuses qui ne détourneront cependant pas La France insoumise d'un vote favorable. Pour sa part, en écho aux collègues qui, comme moi en Seine-Martime, sont élus de territoires historiques de l'industrie automobile, où la contribution de celle-ci au PIB régional est considérable et les enjeux de reconversion sont majeurs, le groupe de la Gauche démocrate et républicaine juge indécent – et je pèse mes mots – que ce texte de principe, qui va dans le bon sens, ne donne aucune garantie aux salariés, au potentiel humain, que cette reconversion sur vingt ans se passera dans les meilleures conditions.

Pour cette raison, nous nous abstenons.

(*L'amendement n° 2380 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 26 AA, tel qu'il a été amendé.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	85
Nombre de suffrages exprimés	68
Majorité absolue	35
Pour l'adoption	62
contre	6

(*L'article 26 AA, amendé, est adopté.*)

Après l'article 26 AA

M. le président. Nous en venons à des amendements portant article additionnel après l'article 26 AA.

L'amendement n° 2888 de Mme Delphine Batho est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est proposé de raisonner en termes de cycle de vie des véhicules. J'y vois deux difficultés majeures et immédiates.

En premier lieu, ce serait contraire à la définition européenne du véhicule à faibles émissions, la directive applicable pour la période 2021-2030 préconisant de tenir compte uniquement des émissions de dioxyde de carbone à l'échappement, et non sur la durée du cycle de vie du véhicule.

En second lieu, la mesure de l'impact d'un véhicule tout au long de son cycle de vie se heurte encore à des difficultés méthodologiques. C'est pourquoi le règlement européen du 17 avril 2019 prévoit qu'on établisse une véritable méthodologie d'ici à 2023. Je souhaite d'ailleurs que les instituts de recherche français soient associés à cette démarche et puissent peser sur les choix européens dans ce domaine.

Tant que nous n'aurons pas progressé dans l'élaboration de cette méthodologie, nous ne pourrions pas aller plus loin dans la modification éventuelle de la définition du véhicule à faibles émissions. C'est la raison pour laquelle je donne un avis défavorable à cet amendement, même si je comprends l'intention et si j'espère une évolution dans les années qui viennent.

(*L'amendement n° 2888, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 2903.

M. Stéphane Demilly. L'article 41 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé un objectif d'au moins 7 millions de points de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici à 2030.

Le présent amendement est particulièrement ambitieux – je dirais même qu'il « décoiffe » – puisque nous proposons de compléter cet objectif par le déploiement de 100 stations de recharge à hydrogène d'ici à 2023 et de 400 à 1 000 stations de recharge à hydrogène d'ici à 2028.

Alors que le Gouvernement s'est fixé l'objectif ambitieux d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, le développement de carburants alternatifs tels que l'électricité et l'hydrogène représente un levier important pour la transition du secteur des transports, l'un des principaux secteurs émetteurs. Cette mesure vise donc à diversifier le mix énergétique du parc automobile, à favoriser la complémentarité des usages

entre les véhicules électriques, adaptés aux trajets courts, et les véhicules à hydrogène, approprié pour les parcours un peu plus longs. Elle contribuerait à la décarbonisation du secteur et atténuerait l'impact environnemental des déplacements.

Afin d'atteindre l'objectif, fixé par le plan de déploiement de l'hydrogène, de 100 stations de distribution d'hydrogène en 2023 et la cible très élevée de 1 000 stations en 2028, le présent amendement vise à accélérer le développement des infrastructures de recharge pour les véhicules « zéro émission ». Cela permettra par ailleurs d'assurer une meilleure visibilité aux entreprises, afin de faciliter les investissements dans la technologie des véhicules propres.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je soutiens le développement de la filière hydrogène – je suis vice-président du groupe d'études sur l'hydrogène –, mais elle ne me semble pas encore suffisamment mature. Il faut laisser à la recherche le temps de développer ce vecteur énergétique avant de planifier son déploiement. Faire l'inverse me semble mettre la charrue avant les bœufs. Quand l'hydrogène explose, ça peut décoiffer en effet !

Par ailleurs, les véhicules à hydrogène n'émettant pas de dioxyde de carbone, ils sont déjà considérés comme des véhicules à faibles émissions, voire à très faibles émissions. Sur ce point, votre amendement est donc satisfait.

Pour ces deux raisons je vous demande de le retirer. Sinon, l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que le Gouvernement est très attaché au développement de la filière hydrogène, notamment pour la mobilité.

Personne ne peut se satisfaire du fait qu'on ait pris un tel retard en matière de batteries, et il faut évidemment le rattraper. Nous n'avons pas baissé les bras – je le dis pour ceux qui penseraient le contraire – et nous voulons développer une filière européenne des batteries. C'est le sens du projet franco-allemand dans le cadre duquel nous avons prévu d'investir 700 millions d'euros.

Nous devons tirer parti des compétences dont nous disposons – nous avons des industriels et des laboratoires de recherche – pour développer la filière hydrogène. Elle peut tout à fait devenir une filière d'excellence.

Je partage les objectifs qui sont exprimés par votre amendement, mais ceux-ci ont davantage leur place dans le décret relatif à la programmation pluriannuelle de l'énergie que dans la loi. Ils seront donc repris à ce niveau-là. En conséquence, je vous invite à retirer votre amendement.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Vous me reprochez de mettre la charrue avant les bœufs, monsieur le rapporteur, mais je pense au contraire qu'en fixant un objectif de moyen et long terme, on va rassurer les industriels et les encourager à se lancer dans la recherche affinée et la fabrication.

J'en veux pour preuve ce qui s'est passé dans le domaine des biocarburants. C'est à partir du moment où on a augmenté le taux d'intégration des biocarburants de

première génération que les industriels ont investis dans cette production. Il est bon parfois de mettre la charrue avant les bœufs !

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

M. Jean-Marie Sermier. On a du mal à trouver de la cohérence dans vos propos, madame la ministre. Vous nous avez expliqué tout à l'heure qu'il fallait mettre fin à la vente de véhicules à moteur thermique même si on ne connaissait pas de technologie de substitution. Or, quand on vous propose une technologie de substitution, vous n'en voulez pas dans la loi au motif qu'on n'est pas sûr des perspectives en la matière.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je n'ai pas dit cela !

M. Jean-Marie Sermier. C'est un peu incohérent.

Une chose est sûre : après ce que nous venons de voter, l'industrie automobile ne cherchera plus à mettre au point un autre type de moteur thermique. Vous le savez, il faut une dizaine d'années pour trouver des solutions technologiques. En outre, on ne va pas acheter une automobile qu'on ne pourra plus revendre au bout de dix ans parce qu'elle sera obsolète ! Cela signifie la fin de la recherche sur le moteur thermique. C'est pourquoi il faut encourager les autres technologies, notamment celle de l'hydrogène, qui nous semble adaptée.

Vous savez très bien, monsieur le rapporteur, que l'hydrogène n'explose pas. Il peut certes prendre feu, comme l'essence ou le gazole d'ailleurs, mais l'incendie d'un réservoir d'hydrogène est moins dangereux : la molécule d'hydrogène ne pesant que 2 grammes, la flamme monte tout de suite très haut, ce qui rend les risques bien moindres qu'avec des combustibles traditionnels.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est la mole d'hydrogène qui pèse 2 grammes, pas la molécule !

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Chers collègues Demilly et Sermier, avec l'article précédent, nous venons de voter la fin, en 2040, des moteurs à essence et au diesel, non celle des moteurs thermiques. Les véhicules utilisant des carburants à cycle carbone neutre étant considérés comme à faibles ou très faibles émissions, cela signifie qu'il y a peut-être un avenir pour les moteurs thermiques s'ils consomment de tels carburants. Je tenais à le préciser.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne voudrais pas qu'il y ait un malentendu avec M. Sermier. Je n'ai pas dit que l'on ne savait pas s'il fallait développer l'hydrogène. Bien au contraire, j'ai dit qu'il était impératif de développer l'hydrogène...

M. Jean-Marie Sermier. Inscrivez-le dans la loi, alors !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...et de ne pas prendre, avec cette technologie, le retard que nous avons pris en matière de batteries.

Le Gouvernement croit en la filière hydrogène. C'est pourquoi ces objectifs sont repris dans la programmation pluriannuelle de l'énergie. Peut-être certains d'entre vous l'ont-ils déjà constaté, puisque la PPE est en cours de consultation.

M. Jean-Marie Sermier. J'aurais aimé que ces objectifs soient inscrits dans la loi.

(L'amendement n° 2903 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Grégory Besson-Moreau, pour soutenir l'amendement n° 1040.

M. Grégory Besson-Moreau. Justement, nous allons parler de neutralité carbone.

Cet amendement dispose : « À compter du 31 décembre 2022, les constructeurs qui commercialisent sur le territoire français des véhicules et engins roulants à motorisation hybride essence proposent au moins un modèle de motorisation hybride à carburant modulable fonctionnant au superéthanol E85. »

Le développement des biocarburants issus de productions locales permet de répondre efficacement à la hausse des prix du carburant, de favoriser la transition écologique vers une mobilité bas-carbone et d'assurer le développement d'une filière ambitieuse, solide et enracinée dans nos territoires. Il est essentiel d'assurer cette transition dans les meilleures conditions ; il y va de la souveraineté énergétique de notre pays et de l'Europe. L'intérêt serait également de limiter le recours à des biocarburants issus de l'huile de palme, incorporés aujourd'hui dans le gazole ou l'essence.

Nous avons l'habitude des amendements gagnant-gagnant. En l'espèce, nous avons un amendement gagnant-gagnant-gagnant : pour le pouvoir d'achat des Français, pour l'écologie et pour nos agriculteurs.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Vous proposez que les constructeurs mettent sur le marché des véhicules à motorisation hybride permettant de consommer du superéthanol. On ne peut que partager votre intention de promouvoir cette filière, d'autant plus que, si on l'analyse en cycle de vie – vous auriez d'ailleurs pu l'ajouter –, le superéthanol émet moins de dioxyde de carbone et de polluants de proximité tels que les particules et l'oxyde d'azote.

Toutefois, il faut prendre garde aux capacités de production en la matière, notamment pour préserver les terres agricoles, même si la production française est actuellement excédentaire.

J'ai eu l'occasion de réaliser des auditions avec les acteurs de la filière. En outre, nous commençons à travailler avec le Sénat, dans le cadre de l'OPECST, sur la production d'énergie en milieu agricole. Nous publierons une étude complète à ce sujet en février 2020, pour le prochain Salon de l'agriculture. Nous y aborderons la question du méthane et du superéthanol. En tant que rapporteur pour l'Assemblée nationale, j'espère que nous aurons l'occasion de reparler de ces travaux.

En réalité, votre amendement paraît contraire à la liberté du commerce et de l'industrie car il tend à contraindre les industriels à mettre des véhicules sur le marché, alors que, de mon point de vue, il convient plutôt de les y inciter. La fiscalité joue d'ailleurs dans ce sens, puisque la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE – sur le superéthanol est environ sept fois inférieure à celle qui s'applique à un carburant classique, diesel ou essence.

Je vous invite à retirer votre amendement. Sinon, j'émettraï un avis défavorable. Néanmoins, vous avez raison de soulever la question du superéthanol, énergie qui peut être intéressante.

M. le président. La parole est à M. Grégory Besson-Moreau.

M. Grégory Besson-Moreau. J'entends vos intéressants propos, monsieur le rapporteur : il faut prendre du temps, en effet. C'est précisément pourquoi je propose la date du 31 décembre 2022. Les véhicules sont au point, les moteurs sont déjà utilisés. Au Brésil, 90 % des véhicules fonctionnent au bioéthanol, et 20 % des véhicules vendus sont de marque Renault ou Peugeot.

Les constructeurs sont donc prêts, il faut juste appuyer sur le bouton. Plutôt que de les contraindre à produire, il faut effectivement les y inciter. Or c'est la raison d'être de cet amendement.

Pourquoi ce blocage, monsieur le rapporteur ? On parle de neutralité carbone, de la fin des moteurs thermiques... Allons-y ! Privilégions les moteurs à bilan carbone neutre ! Nous y sommes ! La transition écologique est là, précisément !

Nous voulons favoriser l'industrie des batteries électriques et nous voulons que les utilisateurs achètent des véhicules hybrides, mais encore faut-il qu'ils puissent s'en offrir un ! Soyons pragmatiques : nos concitoyens attendent de pouvoir faire le plein pour 60 centimes le litre. Ce sera le cas avec un véhicule hybride : à la fin du mois, ils économiseront de l'argent.

Développons la batterie électrique, arrêtons le moteur thermique et favorisons les biocarburants, qui nous permettent de retrouver enfin une souveraineté énergétique ! Franchement, monsieur le rapporteur, je ne vous comprends pas. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. Dans ma hâte, j'ai omis de demander l'avis du Gouvernement.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que le Gouvernement soutient le développement du superéthanol E85 et de la motorisation correspondante, comme l'atteste, au premier chef, la fiscalité qui s'applique à ce carburant. Toutefois, votre amendement soulève en effet un certain nombre de problèmes, notamment de cohérence avec le droit européen. Je ne pense pas qu'il soit possible d'obliger tout constructeur voulant commercialiser un véhicule en France à proposer une motorisation fonctionnant au superéthanol. Je vous suggère de retirer votre amendement.

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

M. Martial Saddier. L'Assemblée nationale vient de voter l'interdiction des moteurs thermiques en 2040.

Mme Delphine Batho. Non !

M. Martial Saddier. Si !

Mme Delphine Batho. C'est un objectif, pas une interdiction !

M. Martial Saddier. Je suis élu d'un bassin de production qui a bien sûr tenu compte, en étant accompagné, des normes environnementales Euro 4, 5 et 6. Lorsque nous

sommes passés d'Euro 5 à Euro 6, au-delà du temps nécessaire pour ce faire, l'investissement a atteint, pour les deux grands constructeurs français, entre 1,3 et 1,5 milliard.

Ces constructeurs donnent ensuite des ordres aux sous-traitants, qui se coltinent, à leur tour, l'investissement nécessaire pour mettre en place les processus de fabrication des pièces et, ensuite, acheter les machines. Je rappelle que les sous-traitants de l'industrie automobile française, qui font la richesse d'un certain nombre de territoires que nous représentons ici, sont ceux qui investissent le plus. C'est un taux d'investissement annuel à deux chiffres : aucun autre secteur industriel n'investit chaque année 10 % à 15 % de son chiffre d'affaires, ceci pour tenir le coup et suivre l'évolution des normes environnementales.

Enfin, Jean-Marie Sermier a abordé la question, lorsque l'on évoque la date de 2040, c'est en fait de 2030 dont il s'agit. J'ai rappelé vendredi soir dans cet hémicycle que la durée de vie d'un véhicule se situait entre huit et dix ans. Dès lors, en affichant l'échéance de 2040, nous venons d'envoyer un signal à tous ceux qui achèteront une voiture avec la motorisation telle que nous la connaissons aujourd'hui : ils savent désormais qu'après 2030, il ne sera plus possible de la revendre.

Comme d'autres, je demande solennellement aux députés ici présents de peser les implications de leur décision pour les centaines de milliers de personnes qui nous écoutent, qu'ils soient constructeurs ou sous-traitants de rang un, deux, trois ou quatre.

Concernant les ordres donnés aux constructeurs dans ce magnifique hémicycle, peut-être pourrait-on en rester là. Dorénavant, il est urgent de nous concentrer sur les mesures d'accompagnement.

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

Mme Véronique Hammerer. Je ne suis pas une grande technicienne en ces matières, mais j'ai une question fondamentale à poser : pourquoi tant de frilosité avec le bioéthanol ? Je ne parviens pas à comprendre.

Vous avez évoqué, monsieur le rapporteur, les problèmes qui se poseraient pour le monde agricole. Chez moi, le bioéthanol se fabrique à partir du marc de raisin, et cela fonctionne très bien ! Je ne suis pas favorable à une disposition contraignante, et peut-être 2022 est-elle en effet une date trop rapprochée – je l'ignore, faute de connaissances suffisantes dans ce domaine. En revanche, je me demande pourquoi nous n'allons pas plus loin, pourquoi nous ne sommes pas plus ambitieux en la matière.

Nous venons de voter la fin des moteurs au diesel et à l'essence en 2040. À un moment donné, il faudra une forme de mixité, car il ne sera pas possible de passer au tout-électrique. Il faudra bien favoriser d'autres moyens. Comme Grégory Besson-Moreau, je pense que le bioéthanol est l'une des solutions – pas la solution, pas plus que l'électrique, mais l'une des solutions. Inciter les constructeurs à développer la motorisation hybride bioéthanol-électricité, pourquoi pas ?

Des choses existent, des choses se font, mais pourquoi nous montrons-nous aussi frileux, en France, chaque fois que nous abordons la question du bioéthanol ?

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Je vais essayer de répondre à cette question.

Moi aussi, je défends l'utilisation du bioéthanol. Je suis l'élu d'une terre à betteraves, où l'on produit de l'éthanol à partir d'un sous-produit, la mélasse. Oui, nous voulons en produire, mais une variable manque à cette équation : la quantité du gisement. Combien peut-on faire rouler de véhicules avec la production d'éthanol issue de la mélasse, du marc de raisin et d'autres cultures ? Nous l'ignorons.

Le bioéthanol devra faire partie du mix, mais il faudra déterminer dans quels secteurs l'utiliser. Dans l'aviation, par exemple, on ne sait pas utiliser autre chose que des carburants liquides. Pourquoi ne pas réserver le bioéthanol à l'aviation ? C'est ce genre de question qu'il faudra se poser.

Je vais plus avant dans mon raisonnement. Lorsque je défends l'éthanol de mélasse, mes amis betteraviers me disent que, faute de débouchés pour le sucre, ils planteront en vue de produire du bioéthanol. Or il ne faut pas utiliser de surface agricole alimentaire pour faire uniquement du carburant.

Il existe donc une quantité disponible qui doit être mesurée avant de choisir l'utilisation que l'on en fera.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Cet amendement relatif au superéthanol E85 est un très bon amendement.

Pendant dix ans, j'ai présidé le groupe d'études sur le biocarburant. Charles de Courson, moi-même et quelques autres collègues avons beaucoup travaillé sur ce sujet. Lorsque nous discutons du Grenelle de l'environnement avec le ministre Borloo, nous savions bien que ce ne serait pas une énergie X qui remplacerait, demain, une énergie Y. Nous parlions alors de bouquet énergétique, notamment lorsque nous évoquions le biocarburant.

Le superéthanol E85 est produit localement, non en Arabie Saoudite ! D'après l'exposé sommaire de l'amendement, « son développement ne pourra pas se faire sans les constructeurs automobiles, qui ont un rôle à jouer dans la transition écologique ». Je suis entièrement d'accord.

Lorsque j'étais maire, j'ai voulu acheter une flotte de flexfuel roulant au E85, mais on ne trouve aucune voiture française de cette nature.

M. Grégory Besson-Moreau. Eh oui !

M. Stéphane Demilly. J'ai donc dû acheter des Ford Focus, y compris pour le cabinet du maire !

Tout à l'heure, notre collègue picard a évoqué la production de betteraves. Je rappelle que la culture betteravière vit des moments difficiles avec la fin des quotas. Le biocarburant est donc un débouché évident.

Bruno Duvergé s'est demandé jusqu'où nous pouvions aller en matière de production de biocarburant. Aujourd'hui, celle-ci représente 1 à 2 % des terres arables. Il est donc possible d'aller bien au-delà, même s'il est évident que l'on n'ira pas jusqu'à 20 ou 25 %. En tout cas, le biocarburant peut être un élément important du fameux bouquet énergétique que j'ai évoqué.

Je voudrais vraiment, madame la ministre, que vous interveniez auprès des constructeurs automobiles français : il n'est pas normal que, si une collectivité ou un particulier souhaite acheter un flexfuel qui roule d'emblée, sans qu'il faille l'un des fameux kits accompagnés financièrement par les conseils régionaux – on les en remercie –, l'une comme l'autre soit obligé d'acheter une voiture étrangère. Si le Gouvernement intervenait auprès d'un constructeur comme Renault, par exemple, pour qu'il accélère la mise sur le marché d'un véhicule flexfuel, ce serait une bonne chose.

J'avais, dans la discussion générale, évoqué Michel de Montaigne qui disait : « C'est une belle harmonie quand le dire et le faire vont ensemble. »

M. Hubert Wulfranc. Montaigne allait à cheval !

M. Stéphane Demilly. On a dit qu'on voulait aider le E85, qu'on voulait aider le bioéthanol. Demandons donc aux constructeurs français de se bouger !

M. le président. La parole est à M. Grégory Besson-Moreau.

M. Grégory Besson-Moreau. Je voudrais répondre très rapidement à Mme la ministre et à M. le rapporteur. Je vous remercie, madame la ministre, ainsi que les gouvernements précédents, d'avoir toujours maintenu une fiscalité favorable au développement du bioéthanol. Mais, tandis que l'on prend toutes les mesures fiscales officiellement possibles pour aider ce type de carburant bio, rien ne se passe au niveau industriel. C'est pourquoi il faut donner un grand coup de pied dans la fourmilière et accepter cet amendement.

Du côté de la fiscalité, on crée des primes à la conversion au profit de véhicules hybrides fonctionnant partiellement à l'essence, mais on s'en tient à l'essence fossile. Avec cet amendement, nous avons la possibilité d'exiger qu'ils roulent à l'essence bio, produite en Europe, sur notre territoire.

Concernant les volumes, je tiens à rappeler que nous n'arrivons même pas à consommer notre propre carburant : nous l'exportons parce que nous sommes incapables de le consommer. D'où cet amendement. Je précise qu'il a été rédigé en partenariat avec la direction générale énergie à Bruxelles.

M. le président. La parole est à M. Éric Girardin.

M. Éric Girardin. Je partage les arguments développés par Grégory Besson-Moreau, entre autres.

Je ne veux pas répéter ce qui a déjà été dit, mais tout de même, je m'interroge sur cette histoire de bioéthanol : on a effectivement autorisé la fabrication de bioéthanol à partir d'huile de palme, dont on sait très bien que le bilan carbone est catastrophique, et alors qu'on dispose d'une solution en France, sur nos territoires. L'un de nos collègues a dit qu'on n'aurait sans doute pas assez de résidus issus de la production de betteraves pour alimenter notre production d'éthanol. Pourtant, une grande quantité de résidus n'est tout simplement pas récupérée, et ce sont autant de déchets à retraiter. Il y a donc là une variable très importante et des solutions annexes pour conforter la filière agricole dans ses efforts pour pérenniser l'exploitation, tout en obtenant des résultats. Ce gisement non employé représente, selon moi, une grosse interrogation. C'est pourquoi je suis intervenu.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Ces biocarburants n'ont absolument rien de bio. D'abord, ils entraînent des émissions de gaz à effet de serre presque aussi importantes que celles du diesel fossile. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Pierre Cordier. Répondez donc, madame Pompili !

Mme Danielle Brulebois. Ensuite, ils ont des conséquences sur l'environnement puisqu'ils sont fréquemment traités aux insecticides. Enfin, ils accaparent des terres agricoles, à l'heure où l'on nous dit que l'on ne peut pas faire trop d'agriculture bio parce que les terres disponibles ne vont plus suffire à nourrir la population de la planète. Je pense donc qu'il faut être très vigilant à propos de ces cultures de biocarburants qui n'ont rien de bio, je le répète. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Pierre Cordier. M. Besson-Moreau veut affamer la planète !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai été un peu surpris par les remarques de certains de mes collègues, ce qui me conduit à intervenir de nouveau.

Je n'ai absolument rien contre le bioéthanol, soyons très clairs ; je vous ai même fourni des arguments sur la pollution de proximité que vous aviez oublié de donner. En revanche, adopter cet amendement tel quel – on peut certes se faire ce plaisir –, franchement, c'est aller contre le droit de l'Union européenne : en gros, on imposerait à tous les constructeurs qui vendent des véhicules en France l'obligation de proposer, dans leur gamme, un véhicule fonctionnant au bioéthanol. Encore une fois, il n'est pas certain que ce soit conforme au droit européen, vous le savez très bien.

Cela dit, il existe des incitations fiscales très intéressantes en faveur du superéthanol, dont la production française est excédentaire – vous en connaissez sûrement le volume. Je pense donc qu'on ne peut pas adopter un tel amendement, parce que, je le répète, il pose problème par rapport au droit de l'Union européenne.

Ne pas adopter cet amendement ne signifie pas que l'on est contre, mais simplement que ce mix énergétique présente des avantages, grâce à des évolutions technologiques, entre autres. S'y ajoute, je le répète, un avantage fiscal extrêmement important : sur la part de TICPE, ce carburant supporte sept fois moins de taxes que le diesel ou l'essence : on ne peut donc pas prétendre qu'il n'y a pas d'avantage et que la France ne fait pas en sorte de favoriser l'utilisation du bioéthanol.

Quant aux constructeurs français qui le développent fortement au Brésil et moins en France, c'est à eux qu'il faut poser la question. Mais je ne suis pas certain que l'adoption de cet amendement résolve le problème, parce qu'on se heurtera, de toute façon, au droit européen. Faisons donc attention à ce que nous voulons faire.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Je serai très bref, soyez rassurés. Je voudrais simplement éclairer Mme Brulebois et ceux de nos collègues qui ne connaissent pas forcément bien le sujet du biocarburant et du bioéthanol spécifique. Je rappelle que l'ADEME – l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie –, qui dépend de l'État, a mené sur le sujet une étude extrêmement sérieuse, que je pourrais vous communiquer : l'analyse du cycle de vie des carburants, depuis le puits

jusqu'à la roue, montre que le bioéthanol émet 60 à 75 % de gaz à effet de serre en moins. Il me paraît important de le préciser, et je ne vois pas pourquoi vous menez une attaque en règle contre le bioéthanol. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.*)

M. Fabrice Brun. Merci de le rappeler !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais confirmer que la rédaction de l'amendement est contraire au droit de l'Union européenne : chacun sait qu'on ne peut pas prévoir d'imposer une telle norme à quiconque vend un véhicule en France.

Je voudrais cependant vous confirmer à nouveau le soutien du Gouvernement à la filière des véhicules qui utilisent du bioéthanol : ils bénéficient d'une exonération de la taxe à l'immatriculation, d'un abattement de 40 % dans le calcul des émissions de CO₂, notamment pour apprécier le système de bonus-malus, et, vous le disiez, d'une TICPE six fois inférieure à celle qui s'applique aux carburants d'origine fossile.

Je rappelle également que nous avons, dans la programmation pluriannuelle de l'énergie, des objectifs ambitieux pour le développement des biocarburants avancés, de deuxième génération, puisqu'il s'agit, d'ici à 2028, par rapport à 2017, de multiplier par douze les objectifs.

Je rappelle enfin que, comme cela a été dit, il sera beaucoup plus difficile à certains secteurs de trouver des motorisations ou des carburants alternatifs : ce peut être le cas des poids lourds comme de l'aérien. Nous avons, je le rappelle, une stratégie des biocarburants dans l'aérien, qui prévoit 5 % d'incorporation de biocarburants en 2030, mais ce n'est pas un objectif simple, et je pense que nous aurons besoin de mobiliser les ressources de nos territoires pour le tenir avec des biocarburants avancés.

Le Gouvernement soutient donc très clairement les filières du bioéthanol, mais la rédaction de l'amendement pose un sérieux problème. Je suggère donc son retrait.

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

M. Jean-Louis Bricout. Je voudrais soutenir, en quelques mots, l'amendement de notre collègue, parce que je trouverais dommage de priver d'un débouché une production locale devenue nécessaire au développement de la filière betterave, à cause de la crise du sucre, puisqu'elle permet notamment l'utilisation de la mélasse, dont la production est même excédentaire.

(*L'amendement n° 1040 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3566.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vais devoir vous présenter un projet d'habilitation. (« Ah ! » sur les bancs des groupes d'opposition.) Vous savez que la loi pour la transition énergétique a créé des obligations pour l'État et les collectivités dotées d'une flotte de plus de vingt véhicules de la renouveler avec une part minimale de véhicules à faibles émissions.

La directive européenne véhicules propres, en cours d'adoption, prévoit des objectifs de renouvellement de ces flottes publiques par des véhicules à faibles émissions puis à

très faibles émissions. Elle prévoit également des objectifs relatifs aux camions, aux bus et aux cars. Elle prend enfin en compte les différents contrats qui peuvent être passés par l'État ou par les collectivités, et impose que, dans leur exécution, il y ait également une proportion minimale de véhicules à faibles ou à très faibles émissions.

L'amendement n° 3166, que nous examinerons dans un instant, transpose certains aspects de cette directive. Néanmoins, compte tenu de l'ampleur de son champ, il vous est proposé de donner une habilitation pour compléter l'amendement n° 3166 en qui concerne, en particulier, les marchés passés par l'État et par les collectivités, auxquelles il faudra désormais imposer des véhicules à faibles puis à très faibles émissions.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Favorable.

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

M. Martial Saddier. Deux remarques, madame la ministre.

Je voudrais, en premier lieu, vous poser une question. Par le passé, l'État a souvent imposé aux collectivités territoriales une proportion de véhicules propres plus importante que celle qu'il s'imposait à lui-même. Je suis bien placé pour savoir que, lors des premiers PPA – plans de protection de l'atmosphère –, par exemple, on a imposé des véhicules propres à pas mal de gens alors que l'État s'exonérait de cette obligation. Je ne dis pas que c'est ce à quoi tend cet amendement, mais je vous pose la question : pouvez-vous nous assurer que l'État, en vertu des mesures prises sur la base de cette habilitation, aura à fournir le même effort que les collectivités territoriales ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Un effort supérieur.

M. Martial Saddier. C'est encore mieux.

Deuxièmement, les flottes des collectivités territoriales comportent des véhicules spécifiques – c'est aussi valable pour celles de l'État. Je ne vais pas vous faire le coup de la montagne, mais prenons l'exemple d'un chasse-neige...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il peut être électrique...

M. Martial Saddier. Vraiment ? Même si j'ai pesé, avec Joël Giraud, pour qu'il soit possible de saler davantage les routes en zone de montagne, pour déneiger avec un chasse-neige électrique, bon courage, madame la ministre : il faudra trouver le moyen de le faire monter ; à la descente, ça marchera sûrement, mais à la montée, ce sera plus compliqué ! (*Sourires.*)

Dans ces cas un peu particuliers, pourra-t-on avoir un peu plus de temps, pour attendre que la technique nous apporte des solutions ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que l'État s'impose à lui-même des objectifs plus importants que ceux qui concerneront les collectivités. Dans la poursuite de l'objectif européen, nous tenons compte du fait que l'État doit viser plus haut, pour faire porter une exigence moindre sur les collectivités. C'est la moyenne des deux exigences qui permettra d'atteindre l'objectif européen.

Je vous confirme également que les véhicules opérationnels continueront à être dispensés de ces obligations.

M. Martial Saddier. Je vous remercie.

(*L'amendement n° 3566 est adopté.*)

Article 26 AB

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho, pour soutenir l'amendement n° 2946.

Mme Delphine Batho. Il tend à réguler la publicité concernant l'automobile.

Comme je le disais, les émissions du secteur automobile tendent actuellement à augmenter, du fait notamment de l'augmentation des parts de marché des SUV, qui représentent 36 % des ventes de véhicules neufs mais 50 % des budgets publicité. On ne peut pas voir chaque année 3,5 milliards d'euros dépensés en publicité pour encourager à la dépendance aux énergies fossiles ; il faut changer d'imagination. C'est le sens de ce premier amendement sur le sujet : il propose des modalités distinctes de régulation de la publicité, selon que le véhicule est exclusivement essence ou diesel, hybride ou hybride rechargeable.

L'amendement tend par ailleurs à apposer sur toute publicité en faveur des automobiles consommant des énergies fossiles la mention « nuit gravement au climat ».

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les dispositions proposées ici me semblent un peu excessives, objectivement. Contrairement à ce qu'implique le parallèle établi avec la cigarette, la mobilité n'est pas un plaisir optionnel, si j'ose dire : pour beaucoup, c'est une contrainte dans la vie de tous les jours.

Je suis tout à fait conscient que la pollution de l'air, la pollution de proximité, tue, c'est évident : elle entraîne un peu plus de 60 000 décès prématurés par an en France. Mais, plutôt que de rendre coupables ceux qui sont contraints d'utiliser leur véhicule, il me semble préférable de tenter de réduire la pollution causée par nos déplacements. C'est pourquoi nous proposons la trajectoire de verdissement des flottes et nous imposons la création de zones à faibles émissions.

En commission, vous le savez, nous avons plutôt adopté un amendement qui fait appel à la conscience de nos concitoyens, qui les incite à des mobilités plus propres, plus actives et plus partagées, grâce à un message obligatoirement imposé sur les publicités en faveur des véhicules terrestres à moteur. Cette philosophie me paraît préférable à la stigmatisation.

J'émetts donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La rédaction de l'article 26 AB, adoptée en commission, me paraît meilleure que celle proposée dans l'amendement n° 2946, puisqu'elle impose une mention « encourageant l'usage des mobilités actives ou partagées » pour toute publicité en faveur d'une voiture. Si nous devons, comme le propose cet amendement, interdire la publicité pour certains véhicules en fonction de la quantité de gaz polluants émis, je suis bien certaine que les constructeurs sauraient faire la publicité d'un modèle électrique – ce qui ne les empêcherait pas de proposer un modèle thermique au consommateur qui se rendrait chez le concessionnaire.

La démarche de votre commission me paraît donc la bonne. Je propose le retrait de l'amendement, à défaut de quoi l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. À l'heure où nous voulons diminuer l'usage de la voiture individuelle, à l'heure où nous voulons limiter les effets du réchauffement climatique, il suffit d'allumer sa télévision pour voir, toute la journée, des publicités pour des voitures très puissantes, très polluantes, et dont on nous assure qu'elles nous rendront heureux.

C'est pourquoi je propose, comme Mme la ministre, qu'à l'instar des recommandations imposées à toute publicité pour des aliments sucrés – « mangez cinq fruits et légumes par jour » –, il soit obligatoire, pour toute publicité en faveur d'une voiture puissante et polluante, d'indiquer « faire de la marche à pied est bon pour la santé » ou « prendre les transports en commun, c'est bien meilleur pour la planète », par exemple.

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

M. Dominique Potier. Je défendrai tout à l'heure des amendements qui visent à différencier les SUV des autres véhicules. On se tromperait de débat en pensant qu'il s'agit d'opposer la marche à pied et l'automobile. La question posée par Mme Batho, M. Orphelin et d'autres, c'est non seulement celle de modèles thermiques dépassés quand il existe une autre solution, mais surtout celle de modèles thermiques qui surconsomment, en émissions grises comme au stade de la consommation.

Vous pouvez estimer que c'est une question de liberté et de responsabilité individuelle ; c'est, à mon sens, une question de responsabilité collective, puisque nous sommes tous interdépendants. Outre la pollution atmosphérique, qui a des conséquences directes sur notre santé, cette surconsommation contribue au changement climatique de façon absolument injustifiée. Nous venons de débattre pendant une heure de sources d'énergie alternatives au pétrole pour les mobilités : nous nous rendons compte que chacune d'entre elles – que ce soit le biométhane, évoqué la semaine dernière, ou le bioéthanol, évoqué cet après-midi – pose des problèmes d'équilibre avec d'autres fonctions vitales : l'alimentation, l'air, l'eau, les réserves globales, etc. Nous sommes donc tous interdépendants.

Dès lors, la sobriété – notamment par le covoiturage ou l'évitement des transports – est la voie qu'il faut privilégier. Comment pouvez-vous refuser d'en informer le grand public lors de l'achat d'un véhicule qui pèse plusieurs centaines de kilos de plus que d'autres et consomme 1 ou 2 litres aux 100 kilomètres de plus ? Vous savez quelle est l'influence de la famille sur de telles décisions. Pourquoi refuser la mention « nuit gravement au climat » sur des publicités pour ces véhicules qui se vantent d'aller dans la nature, alors qu'ils contribuent à la détruire ? Cela me choque énormément : ces pubs montrent des lieux paradisiaques, alors même que l'utilisation de ces véhicules accélère gravement la destruction de notre planète. Rétablissons la vérité : ce sont non pas des véhicules de découverte de la nature mais des véhicules de destruction de la nature.

Encore une fois, je parle bien de la distinction qu'il faut établir entre un SUV et un véhicule normal, qui remplit à 99 % exactement les mêmes fonctions. Si nous ne partageons pas, alors nous subirons, et ce seront les plus fragiles qui paieront.

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

M. Matthieu Orphelin. Ne soyons pas crédules ! La publicité est là pour fixer l'attention des consommateurs et les inciter à adopter le comportement souhaité – en l'occurrence, l'achat d'un produit. En France, la publicité pour les voitures, c'est 3,5 milliards : il est important d'orienter ces fonds vers les véhicules les moins polluants. Tel est le sens de cet amendement et de la série qui suit.

J'ai encore vu, ce week-end, une publicité pour un pick-up qui consommait 8 litres aux 100, pesait 2,3 tonnes, faisait 5,3 mètres de long, et il était présenté comme une voiture citadine et familiale ! On peut discuter des seuils, du calendrier, d'autres choses, mais il est indispensable de mieux réguler la publicité pour les véhicules les plus polluants. Nous ne proposons pas l'arrêt de la publicité pour les voitures, mais nous voulons en faire un outil pour inciter à l'achat de véhicules moins gourmands en énergie.

(L'amendement n° 2946 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 2362, 2374, 194, 397, 1371, 1849 et 3075, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 194, 397, 1371, 1849 et 3075 sont identiques.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir les amendements n°s 2362 et 2374, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Loïc Prud'homme. Face à l'urgence écologique et en cohérence avec l'objectif de fin de vente des véhicules thermiques d'ici à 2040, nous souhaitons également encadrer plus fermement la publicité.

Je l'ai déjà dit et cela a été répété, 3,5 milliards d'euros ont été investis en 2018 par les constructeurs automobiles dans la publicité en France. Monsieur le rapporteur, 3,5 milliards d'euros, c'est le budget annuel total du CNRS – le Centre national de la recherche scientifique – ou encore mille fois les budgets des campagnes de communication de l'ADEME ou du ministère de la transition écologique : autant d'argent qui n'est pas investi dans la recherche en faveur de la transition vers des modes de transport plus propres.

Il est impossible de préparer la conversion du parc automobile à des modes moins polluants et le développement des transports en commun si le monde de la publicité continue de vendre aux citoyens le mythe de l'accomplissement individuel et de l'épanouissement personnel par l'acquisition de véhicules à motorisation thermique – car c'est bien de cela qu'il s'agit, comme l'a expliqué Mme Brulebois. Nous ne voulons faire culpabiliser personne, mais on sait bien que le but de la publicité est de nous faire prendre des vessies pour des lanternes, et des SUV ou des 4x4 pour des moyens de découvrir la nature, comme l'a souligné Dominique Potier.

Les techniques agressives de marketing qui empoisonnent l'esprit des consommateurs doivent être bannies, dans un esprit de cohérence avec les objectifs que nous nous sommes fixés à l'article précédent.

L'amendement n° 2374 est dans le même esprit, qui est aussi celui de l'intervention de Mme Brulebois – décidément, ce soir, c'est l'une de mes références, voilà qui est assez rare pour que je le signale ! *(Sourires.)*

Nous défendons, sur le modèle du Nutriscore, l'instauration d'un « Mobiscore », qui obligerait à indiquer la quantité de gaz à effet de serre émis par kilomètre et par personne transportée de chaque véhicule qui fait l'objet d'une publicité.

Il a été rappelé en commission que les fonds récoltés grâce au malus appliqué aux automobiles polluantes depuis deux ans ont augmenté. C'est bien la preuve qu'il n'est pas assez dissuasif pour contrer la publicité agressive en faveur des pick-up et autres 4x4, très à la mode et particulièrement polluants ! Nous l'avons dit en commission, et Mme la ministre elle-même l'a reconnu : la publicité est plus forte que le malus. Il faut donc agir sur la publicité.

Pour faire face aux techniques de marketing, nous proposons donc de fournir au consommateur les bonnes informations pour qu'il choisisse son véhicule en conscience : la transition écologique passera nécessairement par une information transparente, qui éclaire les acheteurs sur l'impact de tel ou tel type de véhicule. La mise en place du Mobiscore permettrait de réduire l'influence des publicités pour les véhicules ultrapolluants.

M. le président. La parole est à M. Pierre Cordier, pour soutenir l'amendement n° 194.

M. Pierre Cordier. Il prévoit la création d'un dispositif inspiré des règles applicables en matière de publicité pour les produits alimentaires reconnus comme mauvais pour la santé, définies à l'article L. 2133-1 du code de la santé publique. Ces mesures pédagogiques ont prouvé leur efficacité en matière de comportement alimentaire. Le dispositif obligerait les annonceurs faisant de la publicité en faveur de la mobilité routière réalisée à l'aide de véhicules à motorisation thermique, à accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités actives. Cette proposition rejoint celle de Santé publique France, qui prévoit, en 2019, de véhiculer un message simple, incitant à pratiquer des activités physiques dynamiques.

M. Maxime Minot. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 397.

M. Fabrice Brun. Tout le monde connaît le slogan « mangez cinq fruits et légumes par jour ». Il y a plus d'une quinzaine d'années, notre pays a choisi de lancer le programme national nutrition santé. Cet amendement propose, sur le même modèle que « mangez, bougez », d'instaurer un « roulez, bougez ». *(Rires.)*

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

M. Fabrice Brun. J'ai dit « roulez, bougez », pas « roulez bourré » !

Ainsi, les annonceurs qui feraient de la publicité en faveur de la mobilité routière devraient accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités actives.

M. le président. La parole est à M. Éric Pauget, pour soutenir l'amendement n° 1371.

M. Éric Pauget. Il tend à promouvoir la pratique des mobilités actives, notamment celle du vélo, par l'instauration d'une obligation de diffusion d'un message spécifique. La lutte contre la sédentarité est bonne pour l'environnement,

pour la santé, et, me souffle ma collègue Valérie Lacroute, pour le moral aussi ! Il n'y a donc que des avantages à imposer ces messages. Le texte fait déjà référence aux mobilités partagées : il s'agit ici d'aller un peu plus loin.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1849.

M. François-Michel Lambert. J'aimerais aborder la question différemment. Jusqu'à maintenant, nous avons parlé d'inciter nos concitoyens à être plus actifs, à s'interroger sur leur usage de véhicules thermiques. Or cet amendement peut aussi nous aider à reconnaître ceux qui font des efforts : quand ils verront à la télévision des campagnes publicitaires qui appellent à des actions de mobilité dite « douce », à repenser les déplacements, alors qu'eux-mêmes, depuis tant et tant d'années, le font naturellement, se déplacent à vélo et transpirent en arrivant, ou font 3 kilomètres à pied pour aller au boulot sans trouver que c'est beaucoup, ils recevront un message positif. Nous reconnâtrions ainsi tous ceux qui sont déjà actifs, dans une démarche bonne tout à la fois pour le climat et pour le vivre-ensemble.

M. le président. La parole est à M. Régis Juanico, pour soutenir l'amendement n° 3075.

M. Régis Juanico. Il vise, comme les précédents, à accompagner toute publicité pour les véhicules à motorisation thermique, qu'elle soit diffusée à la télévision, à la radio ou par des prospectus, d'un message encourageant le recours à des mobilités actives.

Pour les pouvoirs publics, la lutte contre la pandémie de sédentarité constitue l'un des grands enjeux du XXI^e siècle : celle-ci est à l'origine de 10 % des décès en Europe. La Fédération française de cardiologie nous alerte : en quarante ans, les collégiens ont perdu 25 % de leurs capacités physiques. Alors qu'en 1971, ils couraient 800 mètres en trois minutes en moyenne, ils mettaient quatre minutes en 2011. Cette perte d'un tiers de capacité physique est due à la combinaison d'une alimentation trop riche – des messages publicitaires accompagnent déjà la publicité de produits alimentaires reconnus comme mauvais pour la santé –, d'une culture des écrans – entre 11 et 17 ans, les jeunes passent en moyenne quatre heures par jour devant leurs écrans – et d'une baisse de l'activité physique.

Ces dix derniers jours, nous avons longuement rappelé dans cet hémicycle que les déplacements entre le domicile et l'école ou le lieu de travail, même s'ils sont très courts, s'effectuent pour l'essentiel en voiture. Naturellement, et c'est notre objectif commun, il faudra encourager les pistes cyclables sécurisées, grâce auxquelles ces trajets quotidiens pourront s'effectuer en toute sécurité.

L'enjeu est toutefois vraiment de lutter contre le surpoids et l'obésité, qui touchent respectivement 15 % et 5 % des jeunes filles et garçons. Ces taux, qui doivent nous alarmer, pourraient nous conduire à adopter cet amendement de bon sens.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'ensemble des amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai le sentiment que nous partageons tous la même idée et que la plupart des dispositions que vous proposez sont satisfaites. Aussi je ferai simple et, contrairement à mon habitude, je lirai l'article tel que nous l'avons adopté en commission : « Toute publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant

l'usage des mobilités actives ou partagées, telles que définies à l'article L. 1271-1 du code des transports, ainsi que des transports en commun ou partagés. » Les véhicules électriques sont donc bien concernés.

Après avoir ainsi répondu à l'ensemble des amendements, dont la plupart sont satisfaits, je donnerai quelques précisions, notamment à M. Prud'homme, qui a suggéré d'ajouter des informations lors de l'achat de véhicules. Sur mon initiative, la commission a également rendu obligatoire, je le rappelle, l'affichage des vignettes Crit'Air pour les véhicules neufs et d'occasion vendus en concession, ce qui complètera les informations relatives au bonus-malus, concernant notamment le CO₂. Chacun est capable de comprendre son intérêt dès lors que l'on explique comment fonctionne la vignette ; cela ne pose aucune difficulté.

M. Juanico a rappelé que la moitié des déplacements du domicile au travail ne dépassent pas 8 kilomètres. On peut certes faire davantage pour les mobilités actives. Nous avons cependant beaucoup travaillé sur la place du vélo, vendredi dernier et avant, et adopté de nombreuses mesures, qui constituent autant d'avancées. J'ai d'ailleurs lu plusieurs retombées positives dans la presse de ce week-end, que Mme Pompili pourra évoquer. Nous pouvons en être fiers collectivement, car nous avons œuvré ensemble en ce sens – je me souviens d'ailleurs que, vendredi, certains articles ont été adoptés à l'unanimité.

Je donnerai donc un avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements, qui sont satisfaits par l'article, dans sa rédaction actuelle : l'amendement que nous avons adopté en commission répond à la plupart des dispositions proposées. Je vous remercie de soutenir le dispositif que nous avons adopté en commission.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que ces amendements sont satisfaits.

D'une part, M. le rapporteur vient de le dire, l'article comprend déjà pour toute publicité une obligation d'information sur les émissions de CO₂.

M. Pierre Cordier. C'est insuffisant !

Mme Élisabeth Borne, ministre. D'autre part, un amendement adopté en commission, que M. le rapporteur vient de lire, oblige, sur tout message publicitaire pour une voiture, à encourager la pratique des mobilités actives partagées et l'usage des transports en commun.

Je me réjouis de l'unanimité rencontrée sur ces bancs : ces amendements reprennent le dispositif adopté en commission, ce qui semble exprimer un soutien à leur endroit. Je vous en remercie et, en conséquence, je vous propose de les retirer.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Dans sa réponse globale, M. le rapporteur a omis d'évoquer le dispositif de mon second amendement, le n° 2374, qui complète utilement celui adopté en commission. Le Mobiscore, comme Crit'Air, précise les caractéristiques d'une voiture. Je vous invite donc à voter pour cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Les mesures pédagogiques prises dans le secteur alimentaire ont donné des résultats probants. Si Mme la ministre nous garantit que ces objectifs sont bien inscrits dans le texte, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 397 est retiré.)

M. le président. Maintenez-vous les vôtres, monsieur Prud'homme ?

M. Loïc Prud'homme. Tout à fait, monsieur le président, car ils sont indispensables.

M. le président. Qu'en est-il du vôtre, monsieur Cordier ?

M. Pierre Cordier. Je le maintiens.

M. le président. Et vous, monsieur Pauget ?

M. Éric Pauget. Compte tenu des explications données, je le retire.

(L'amendement n° 1371 est retiré.)

M. le président. Les amendements de M. Lambert et de M. Juanico sont aussi maintenus.

(Les amendements n° 2362 et 2374, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n° 194, 1849 et 3075 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Sur l'article 26 AB, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

Je suis saisi de deux amendements, n° 3037 et 3071, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Stéphane Testé, pour les soutenir.

M. Stéphane Testé. Ces deux amendements ont été déposés à l'initiative de Mme Bergé.

Le premier a pour objectif d'aménager l'amendement adopté en commission qui vise à instaurer un dispositif obligatoire encourageant les mobilités actives et partagées dans les publicités pour les véhicules terrestres à moteur. Il semble en effet nécessaire de prendre en compte la situation particulière de la radio, un média uniquement sonore, donc davantage touché par l'ajout de contraintes légales. Rappelons que la réglementation sur les mentions légales à la radio, déjà très lourde, touche de très nombreux secteurs – banque, assurance, automobile ou téléphonie – sans toutefois remplir son premier objectif de sensibilisation des citoyens.

En octobre 2018, dans un souci de clarté, Mme Bergé préconisait, dans son rapport d'information sur une nouvelle régulation de la communication audiovisuelle à l'ère numérique, de limiter les mentions légales radiodiffusées, en dehors de celles relatives à la santé publique, tout en assurant un haut degré de protection du consommateur, par exemple en renvoyant de manière intelligible vers un site internet dédié, qui assurera sa pleine information.

Quant au second amendement, il vise à supprimer le mot « obligatoirement » à l'alinéa 4. En effet, le nombre de mentions imposées dans les publicités ne cesse d'augmenter en France : dans le secteur automobile, on en compte jusqu'à trente différentes. Cette situation peut nuire à la qualité et à la clarté du droit, ainsi qu'à la bonne information des consommateurs. Reproduire trop de mentions dans une même publicité noie les informations essentielles et nuit à la bonne lisibilité et à l'intelligibilité des messages publicitaires, tout en créant une insécurité juridique et des difficultés opérationnelles pour les annonceurs, les agences et les médias. C'est pourquoi le ministère de l'économie et des finances travaille plutôt à réduire le nombre des mentions obligatoires dans les publicités.

Par ailleurs, cette mesure n'a fait l'objet d'aucune concertation préalable avec les secteurs et les filières concernés, alors qu'elle pourrait entraîner des conséquences importantes sur l'économie de certains médias, en particulier la télévision et la radio, et menacer le pluralisme de l'information.

Enfin, une mention courte dans les messages publicitaires avec renvoi sur un site internet pourrait permettre d'améliorer leur mémorisation.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'adoption du premier amendement dénaturerait le dispositif adopté en commission de manière assez consensuelle. Le fait que certains collègues aient accepté à l'instant de retirer leurs amendements donne une illustration de ce consensus.

Quant au second amendement, qui supprime l'adverbe « obligatoirement », il conduirait à rédiger ainsi le début de l'article : « Toute publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur est accompagnée d'un message promotionnel ». Sachant que l'indicatif vaut impératif, l'obligation restera. Cet amendement ne sert donc à rien.

Je donne donc un avis défavorable sur les deux amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je conçois qu'il ne faille pas multiplier les contraintes. Cependant, il est très utile de délivrer, y compris à la radio, des messages tels que « l'énergie est notre avenir, économisons-la ». Je suis persuadé qu'il en ira de même avec des messages insistant sur le caractère bénéfique du vélo pour la santé, pour l'environnement et pour le pouvoir d'achat. Par conséquent, j'é mets un avis défavorable sur ces deux amendements.

M. le président. Souhaitez-vous maintenir ces amendements, monsieur Testé ?

M. Stéphane Testé. Le second amendement était un amendement de repli.

Quoi qu'il en soit, Mme Bergé ayant exprimé le souhait qu'ils soient maintenus, je me conformerai à son intention.

(Les amendements n° 3037 et 3071, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 3138 de M. Jean-Luc Fugit est rédactionnel.

(L'amendement n° 3138, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour soutenir l'amendement n° 3230.

M. Jean-Louis Bricout. Il acte la nécessité d'une information visant à encourager la pratique des mobilités actives. Il va ainsi dans le sens des amendements de mes collègues, notamment François-Michel Lambert, qui a souligné le message positif envoyé à ceux qui pratiquent les mobilités actives, ou Régis Juanico, qui a évoqué l'importance d'une telle information s'agissant de l'activité physique et de la santé.

Alors que l'article 26 AB nous renvoie à un décret pour fixer les conditions de l'obligation d'information, cet amendement en précise le dispositif, pour encourager la pratique des mobilités actives sans conséquences sur l'environnement et pour améliorer la santé, en luttant contre la sédentarité.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement est satisfait par l'amendement adopté en commission.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. Jean-Louis Bricout. J'aurais tout de même souhaité quelques explications !

(L'amendement n° 3230 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Testé, pour soutenir l'amendement n° 3508.

M. Stéphane Testé. Il s'agit de rédiger ainsi l'alinéa 5 : « Une étude d'impact est menée par le Gouvernement pour évaluer la perception et la compréhension des mentions légales par le consommateur et son impact sur l'économie des médias. »

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le texte adopté en commission ne détermine ni les modalités de diffusion ni le contenu du message promotionnel, qui seront définis par le pouvoir réglementaire, dans un décret. En conséquence, je demande le retrait de l'amendement ; sinon, mon avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Stéphane Testé. Je suivrai les instructions de Mme Bergé, qui a souhaité voir son amendement maintenu.

M. Pierre Cordier. Quelle énergie !

(L'amendement n° 3508 n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 26 AB tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	58
Nombre de suffrages exprimés	57
Majorité absolue	29
Pour l'adoption	57
contre	0

(L'article 26 AB, amendé, est adopté à l'unanimité.) (Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)

Après l'article 26 AB

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 2868 et 2150, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Delphine Batho, pour soutenir l'amendement n° 2868, en lui précisant qu'il ne reste plus aux députés non inscrits que quatre minutes de temps de parole.

Mme Delphine Batho. Nous venons de voter à l'unanimité l'obligation de publier un message valorisant les mobilités actives ou le covoiturage.

Nos présents amendements ont pour propos de décourager l'utilisation des énergies fossiles. Nous nous trouvons en effet dans un état d'urgence climatique et sanitaire. Or deux écrans de publicité sur trois font la promotion des énergies fossiles au travers de l'automobile, notamment des grosses voitures énergivores. Il faut un changement culturel, en adéquation avec la situation climatique d'urgence. J'ajoute, puisqu'il ne reste que très peu de temps de parole aux députés non inscrits, que j'ai déposé un amendement similaire pour interdire la publicité en faveur des promotions sur les billets d'avion, mode de transport qui nuit aussi énormément au climat.

M. Pierre Cordier. Et le bateau ?

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 2150.

M. Matthieu Orphelin. Je l'ai déjà défendu.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Vous aurez compris que je ne suis pas favorable à la logique de l'interdiction. Je défends en revanche les amendements qui assurent la promotion des mobilités actives et partagées – transports en commun, etc. Je vous remercie d'ailleurs de votre vote sur l'article précédent.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Je constate une grande incohérence. Une bonne partie des véhicules en question font l'objet d'un malus. Comme l'évoquait un de nos collègues, on aurait pu se pencher sur les seuils de déclenchement du malus – je suis ouverte à toute discussion sur le sujet. Que l'on puisse, aujourd'hui encore, assurer la promotion de véhicules faisant l'objet d'un malus, que l'on puisse vendre, en France, autant de pick-up – lesquels polluent énormément et, pour une part d'entre eux, sont exonérés de la taxe sur les

véhicules de société et du malus – que de véhicules électriques est incompatible avec la situation d'urgence que nous connaissons.

M. Loïc Prud'homme. Exactement !

M. Fabrice Brun. Le problème concerne ceux qui roulent en centre-ville. En montagne, on a besoin des pick-up !

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

M. Matthieu Orphelin. Il faut mesurer ce qui se produit : depuis deux ans, les ventes de véhicules neufs sont reparties à la hausse, parce que les gens achètent plus de SUV, plus de pick-up, plus de 4x4. On vient d'éliminer dix ans de progrès technique ! La publicité a évidemment pour objet d'orienter les choix des consommateurs et, à l'heure actuelle, ils sont malheureusement aigüillés dans la mauvaise direction.

Comme vient de le dire ma collègue Batho, on peut discuter de tout : des seuils, de la progressivité du malus, d'autres choses. Croire qu'on est à la hauteur des enjeux avec le message de promotion un peu général en faveur du covoiturage et des mobilités actives revient à s'engager dans une impasse grave. Nous sommes en désaccord sur ce point. Pour ma part, je pense que c'est une vraie erreur, que ça ne suffira pas, même si ça va dans le bon sens.

(Les amendements n° 2868 et 2150, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 2876 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 2876, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Rolland, pour soutenir l'amendement n° 1366.

M. Vincent Rolland. Il s'inscrit dans le prolongement des amendements précédents : il s'agit de diffuser un message positif à travers les spots publicitaires, en incitant au covoiturage.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement est totalement satisfait par la disposition que nous avons adoptée en commission, que je vous invite à relire.

M. Thibault Bazin. Quel mépris !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce n'est pas du mépris ; je me suis déjà expliqué tout à l'heure.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Rolland ?

M. Vincent Rolland. Surtout pas !

(L'amendement n° 1366 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 3198 rectifié.

M. Dominique Potier. Il s'inscrit dans le prolongement direct de ceux que M. Orphelin et Mme Batho ont défendus à l'instant. Il concerne les véhicules hors normes, autrement dit ceux qui ne répondent pas à un besoin légitime de mobilité – qu'on ne discute pas ici – mais dont l'usage s'explique par la recherche d'un plaisir, d'un luxe, et a des conséquences pour autrui. Il s'agit non pas d'interdire leur vente mais de signaler que ce luxe, ce caprice nuit gravement au climat. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les pubs qui mettent en valeur le lien de ces véhicules avec la nature est parfaitement infondée puisque leur usage contribue à la détruire.

Nous avons eu un débat similaire à propos de la loi EGALIM – pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous. Nous disions qu'il fallait fixer des limites à la publicité, qu'elle ne pouvait promouvoir des produits gras ou sucrés à destination des enfants. On nous a expliqué qu'il fallait prendre en compte l'équilibre commercial des chaînes de télévision : on a donc dû assumer collectivement – c'est pour le moins honteux – le fait que les enfants des milieux populaires, au sein des familles les plus fragiles, les moins cultivées, qui ont le moins accès à d'autres sources d'information, soient exposés à certaines pathologies, parce qu'ils souffrent, en quelque sorte, d'une addiction permanente à des médias qui les incitent à consommer ces produits. D'après les estimations, on met 1 euro dans les messages de santé publique alors qu'on en investit 1 000 en faveur de la publicité pour des consommations qui détruisent la santé.

M. Matthieu Orphelin. Absolument !

M. Dominique Potier. Comment expliquera-t-on la démission de la puissance publique ? J'ai constaté, dans mes fonctions d'agriculteur, lors des visites de fermes pédagogiques : on savait déterminer l'origine sociale d'un enfant d'après sa physionomie.

M. Jean-Marie Sermier. Délit de faciès !

M. Dominique Potier. On s'apercevait que les problèmes d'hygiène de vie provenaient pour moitié environ de l'alimentation. J'en ai conçu un profond sentiment de révolte, et c'est une des raisons de mon engagement politique. On nous a donc expliqué, lors de la discussion de la loi EGALIM, qu'au nom de l'équilibre commercial des médias, on devait continuer à faire de la pub pour fabriquer des pathologies chez les gamins des milieux populaires.

Pour les SUV, c'est un peu la même chose : la planète est en train de cramer, on nous explique qu'on va manquer de flotte, qu'on va crever de faim, qu'il y aura des migrations sauvages, qu'on va provoquer des guerres de par la planète,...

Mme Valérie Lacroute. C'est la fin du monde !

M. Dominique Potier. ...mais on va continuer à faire des pubs, dans une totale impunité, pour des véhicules qui consomment une fois et demie plus qu'un véhicule normal, en émissions grises et en consommables, pour un déplacement donné.

Comment peut-on plaider pour les transitions que nous avons évoquées sans créer un meilleur partage des richesses grâce à des mesures fiscales et sociales ? Comment peut-on plaider pour ces transitions si l'on ne demande pas aux plus privilégiés d'adopter un comportement plus vertueux ? Dire que ça nuit gravement au climat, donc à la santé, est le

minimum que nous puissions faire. C'est le rôle de la puissance publique, qui doit énoncer des règles éthiques, face à une puissance privée qui pèse économiquement mille fois plus.

M. Jean-Louis Bricout. Amendement brillamment défendu !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Monsieur Potier, je pense que votre amendement est satisfait.

En effet, nous avons prévu, à l'article 26 AB, l'obligation de publier un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives ou partagées dans les publicités pour tous les véhicules terrestres à moteur.

Par ailleurs, nous avons adopté en commission, à mon initiative, un amendement créant un article 26 bis, dans lequel il est fait obligation aux professionnels, lors de la vente de tout véhicule automobile, neuf comme d'occasion, et non des seuls véhicules à forte consommation, d'afficher la vignette Crit'Air.

Enfin, il existe d'ores et déjà une obligation réglementaire d'afficher le bonus-malus, qui concerne les émissions de CO₂, dans les concessions.

Pour ces trois raisons, votre demande est pleinement satisfaite, me semble-t-il.

Mme Caroline Fiat. Vous n'en êtes donc pas sûr !

M. Jean-Louis Bricout. Et pour cause !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Message promotionnel, vignette Crit'Air et affichage du bonus-malus lié au CO₂ : votre demande est triplement satisfaite, si je puis m'exprimer ainsi – du moins, elle est satisfaite par la somme des trois mesures. Tout particulier bénéficiera donc d'une aide à la décision : il achètera ou pas, en toute connaissance de cause. Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Je voudrais vous faire partager ma conviction : votre amendement est inopérant. La bonne formule consiste à profiter de tout message publicitaire en faveur des voitures pour encourager les modes actifs partagés et les transports en commun. Vous imaginez bien que les constructeurs automobiles vont afficher non pas le modèle qui consomme 140 ou 160 grammes de CO₂ au kilomètre mais le SUV hybride électrique.

Je ne me réjouis pas de constater que les ventes des véhicules émettant beaucoup de gaz à effet de serre ont augmenté, mais les normes européennes qui prévoient, à partir de 2020, un maximum de 95 grammes de CO₂ par kilomètre pour l'ensemble des véhicules vendus, puis de 80 grammes à partir de 2025, vont faire sérieusement réfléchir les constructeurs à propos des véhicules qu'ils mettent sur le marché. S'ils vendent un véhicule excédant de beaucoup les seuils, ils accroîtront leurs obligations de ventes de véhicules à très faibles émissions. Les bons leviers sont, d'une part, la promotion des mobilités actives, propres, partagées, ainsi que des transports en commun, et, d'autre part, l'objectif global fixé au niveau européen.

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

M. Dominique Potier. Beaucoup a été dit sur le sujet, mais je vous demande de réfléchir à la puissance de ce que Delphine Batho appelait la « fabrique des imaginaires ». Encore une fois, ces véhicules, 4x4 et autres SUV, sont vendus comme si ceux qui les pilotent sur des espaces verts fragiles étaient des écologistes, comme s'ils participaient à la mise en valeur de la nature – c'est pareil pour les utilisateurs des vols aériens allant au bout du monde, pour quelques jours de vacances exotiques. Or c'est tout le contraire. Votre vignette Crit'Air, monsieur le rapporteur, ne fait pas le poids face à la puissance imaginaire véhiculée par les milliards de la publicité en faveur de l'automobile.

Soit on engage de vrais moyens pour dire que nous sommes tous amenés à être coresponsables de notre planète et de nos vies, soit on ne le fait pas. Quand bien même vous auriez un doute, madame la ministre, quel risque prendrions-nous à adopter des mesures radicales ? Le seul risque qu'on pourrait encourir, c'est de ne pas les mettre en œuvre.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Nous allons soutenir cet amendement. L'affichage d'une vignette par le concessionnaire pourrait constituer un pas en avant. Néanmoins, si l'éducation sur celle-ci n'est pas faite en parallèle, cela ne fonctionnera pas. Nous nous souvenons tous de la campagne pédagogique qui avait été menée avec succès dans les écoles pour inciter les enfants à fermer le robinet d'eau lorsqu'ils se brossent les dents. Si l'on crée des outils sans les accompagner d'aucune explication, cela ne fonctionnera pas.

Notre collègue Potier l'a souligné : c'est souvent en pleine nature que les publicitaires présentent les véhicules énergivores. Parce qu'ils connaissent bien leur métier, ils parviennent à transmettre le message qui les arrange. C'est pourquoi nous considérons que l'amendement relève du bon sens et nous le soutiendrons.

(L'amendement n° 3198 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'une série d'amendements, n°s 2697, 3166, 382 rectifié, 3196 rectifié, 1413 rectifié, 1745 rectifié, 2975 rectifié, 2976 rectifié, 2702 rectifié, 2974 rectifié, 2973 rectifié, 1438 rectifié et 369 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2697 et 3166, identiques, font l'objet de quatre sous-amendements, n°s 3564, 3563, 3562 et 3565.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2697.

M. Jean-Marc Zulesi. La discussion du projet de loi en commission a permis d'affirmer des choix ambitieux en matière de renouvellement des flottes, en particulier pour les loueurs de VTC – voitures de transport avec chauffeur – et de taxis. Si nous demandons aux entreprises privées de consentir des efforts, l'État et les collectivités territoriales doivent eux aussi se montrer exemplaires, en accélérant le verdissement de leur flotte. Pour ce faire, il existe plusieurs solutions : électricité, biogaz ou hydrogène.

Par cet amendement, nous proposons de renforcer les objectifs fixés à l'État et aux collectivités territoriales, car nous sommes convaincus que la puissance publique doit montrer l'exemple.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 3166.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est identique à celui que M. Zulesi vient de défendre brillamment.

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir les sous-amendements n^{os} 3564, 3563, 3562 et 3565, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce sont des sous-amendements de précision. Les amendements tendent à proposer une trajectoire plus ambitieuse, que soutient le Gouvernement. Cependant, la directive européenne visant à promouvoir l'achat de véhicules propres, en cours d'adoption, prévoit un taux moyen national minimum de renouvellement par des véhicules à faible émission de 37,4 % jusqu'en 2026, puis par des véhicules à très faible émission de 37,4 % à partir de 2026 et jusqu'en 2030.

Imposer un objectif de 50 % surtransposerait la directive, sans concertation avec les collectivités. La trajectoire proposée doit donc être modifiée. Tel est l'objet des sous-amendements.

J'ajoute que les différents contrats de marché couverts par la directive sont plus larges. D'où l'amendement d'habilitation que j'ai défendu tout à l'heure.

M. le président. La parole est à Mme Patricia Mirallès, pour soutenir l'amendement n^o 382 rectifié.

Mme Patricia Mirallès. Il a pour vocation d'actualiser, eu égard notamment aux avancées technologiques substantielles du secteur automobile en matière de véhicules propres au cours des dernières années, l'ambition et les objectifs figurant dans la loi du 17 août 2015, et d'user de la représentativité des institutions de la République et du symbole qu'elles constituent pour matérialiser de manière concrète l'ambition de la France en matière de transition écologique.

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse, pour soutenir l'amendement n^o 3196 rectifié.

M. Lionel Causse. Il vise à intégrer, dans la définition des véhicules à faibles émissions, l'ensemble du cycle de vie, incluant les étapes de production et de fonctionnement du véhicule au lieu de se limiter aux émissions en sortie de pot d'échappement.

Tout à l'heure, Mme la présidente de la commission a indiqué que le tout-électrique n'est pas la bonne solution et qu'il faut en trouver une autre. Cet amendement devrait nous y aider.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n^o 1413 rectifié.

M. Matthieu Orphelin. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé, pour soutenir l'amendement n^o 1745 rectifié.

M. Bruno Duvergé. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé, pour soutenir les amendements n^{os} 2975 rectifié et 2976 rectifié, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Bruno Duvergé. Par souci de cohérence avec la définition que nous avons donnée des carburants à l'empreinte carbone neutre, je propose d'inclure, après le mot : « électriques », les mots : « les véhicules roulant au biogaz et aux carburants de synthèse ».

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n^o 2702 rectifié.

M. Jean-Marc Zulesi. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé, pour soutenir les amendements n^{os} 2974 rectifié et 2973 rectifié, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Bruno Duvergé. Ils visent à prendre en compte, pour calculer l'empreinte carbone réelle d'un véhicule roulant, la totalité de son cycle de vie.

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n^o 1438 rectifié.

M. Vincent Thiébaud. Il vise à porter à 50 % la proportion de véhicules propres pour le renouvellement des flottes des collectivités territoriales et de leurs groupements, ainsi que des entreprises nationales. Cet objectif serait en adéquation avec celui imposé à l'État et aux établissements publics.

M. le président. La parole est à Mme Patricia Mirallès, pour soutenir l'amendement n^o 369 rectifié.

Mme Patricia Mirallès. Il a une valeur symbolique. En effet, sans fixer d'objectifs de proportion de véhicules propres dans le parc ou de calendrier, il rappelle que la contribution de chacun, notamment celle de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile, est essentielle et ne doit pas constituer une option, compte tenu des avancées technologiques importantes intervenues dans ce domaine ces dernières années.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vais tenter de m'y retrouver.

Je me réjouis que ces amendements tendent tous à inscrire dans le texte une progression du verdissement des flottes publiques, comme nous l'avons fait en commission pour les flottes privées.

Je partage la position défendue par M. Zulesi, puisque mon amendement n^o 3166 est identique à l'amendement n^o 2697. Les sous-amendements du Gouvernement, qui tendent à aligner les objectifs du texte sur ceux de la directive européenne, permettront à la France d'être en parfaite conformité avec les objectifs européens.

Et je signale deux innovations.

Premièrement, contrairement au secteur privé, le secteur public se verra imposer des obligations pour l'acquisition de véhicules à faibles émissions – électriques, à hydrogène ou hybrides – mais également, à partir de 2026, comme le prévoit la directive européenne, pour l'acquisition de véhicules à très faibles émissions, c'est-à-dire n'émettant pas de gaz à effet de serre au niveau de l'échappement, donc de véhicules électriques ou à hydrogène.

Deuxièmement, les obligations de verdissement seront assorties d'une obligation de transparence. Pourquoi ? À l'heure actuelle, nous ignorons le niveau de respect des obligations de verdissement imposées aux collectivités et à l'État : nous ne disposons d'aucune information précise sur ce sujet. Pour remédier à cette situation, je défendrai bientôt l'amendement n^o 3163, qui tend à instaurer un mécanisme de

publicité annuelle des renouvellements effectués par l'État et les collectivités, ainsi que par les entreprises, ce qui permettra de travailler dans un climat de confiance et de transparence.

J'émet un avis favorable sur les quatre sous-amendements proposés par le Gouvernement.

D'autres amendements visent à prendre en compte le cycle de vie du véhicule dans le calcul de son empreinte carbone. Nous avons déjà évoqué le problème ; la méthodologie à suivre pour mener de telles analyses n'est pas aboutie ; les échanges entre la France et les autres pays européens commencent seulement et doivent être finalisés en 2023.

J'émet enfin un avis défavorable sur les autres amendements, un peu pour les mêmes raisons. Certains d'entre eux plaident pour l'exemplarité de la flotte des ministères ou des assemblées parlementaires. Je comprends cette logique, mais pourquoi faudrait-il faire des exceptions ? Pourquoi ne pas soumettre l'État ou les collectivités au droit commun ? La démarche doit être la même pour toutes les flottes.

En résumé, je suis favorable aux amendements n^{os} 2697 et 3166, sous-amendés par le Gouvernement, et défavorable aux autres.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Je retire les amendements n^{os} 2975 rectifié, 2976 rectifié, 2974 rectifié et 2973 rectifié.

(Les amendements n^{os} 2975 rectifié, 2976 rectifié, 2974 rectifié et 2973 rectifié sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Je retire également l'amendement n^o 2702 rectifié.

M. Pierre Cordier. Quelle discipline dans la majorité ! Ils obéissent au doigt et à l'œil !

(L'amendement n^o 2702 rectifié est retiré.)

M. Pierre Dharréville. Pourquoi ne pas retirer tout le texte, pendant que nous y sommes ?

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

Mme Valérie Lacroute. Je formulerai deux remarques.

Sur la forme, une nouvelle fois, nous allons nous retrouver face à un texte complètement réécrit par un amendement ; il est difficile de travailler dans ces conditions. Il est également curieux – même si nous commençons à en avoir l'habitude – qu'après les longs débats que nous avons eus en commission, nos collègues retirent leurs amendements au dernier moment, nous l'avons déjà souligné la semaine dernière. Le Gouvernement aurait été aimable de nous envoyer ses amendements et sous-amendements suffisamment tôt pour que nous puissions en prendre connaissance, car ce projet de loi très dense couvre de nombreux sujets et nos conditions de travail ne sont pas simples.

Sur le fond, j'entends bien qu'on demande aux collectivités et à l'État d'aller plus vite en matière de transition énergétique et de renouveler un peu plus rapidement leurs parcs de

véhicules. L'intention est louable, mais nous allons devoir revenir sur la question des financements : les collectivités devront disposer de moyens supplémentaires.

J'espère par conséquent que nous allons rouvrir le débat de la semaine dernière : il serait bon que, dans le PLF pour 2020, on demande à Bercy de flécher une part plus importante du produit de la TICPE vers la transition écologique, afin d'aider les collectivités, de les accompagner financièrement, de leur permettre de s'engager dans la direction que vous souhaitez pour mettre en œuvre la mobilité. Je veux bien qu'on impose une fois encore de nouvelles charges aux collectivités, mais il faut leur donner les moyens financiers de réaliser la transition écologique. Et surtout, qu'on ne me parle pas de véhicules d'occasion, pouvant être achetés à un coût inférieur ou raisonnable !

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

M. Hubert Wulfranc. Mme Lacroute a raison – je ne dirai pas une nouvelle fois. *(Exclamations.)*

M. Jean-Charles Colas-Roy. Il y a un truc qui se passe !

M. Hubert Wulfranc. Pour avoir quelque expérience en la matière, je peux vous assurer que l'investissement dans les flottes représente souvent entre 15 et 20 % de la ligne administration du budget d'une collectivité. Les élus choisissent souvent de reporter le renouvellement des flottes car son impact financier est très sensible.

À l'instar de l'agenda d'accessibilité programmée, pour lequel un soutien légitime de l'État aurait été le bienvenu, les sommes requises pour satisfaire aux légitimes obligations qui leur sont imposées empêchent les collectivités de les respecter complètement.

En résumé : d'une part, il ne faut en aucun cas différencier secteur privé et secteur public ; de l'autre, une petite cagnotte ne serait pas de trop pour accompagner les collectivités dans cet effort nécessaire mais particulièrement lourd.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis convaincue que nous continuerons à débattre de TICPE et de ressources.

Je le répète, la directive européenne impose un objectif global de renouvellement de 37,4 %. L'État en prend plus que sa part, si je puis dire, puisque l'effort est ventilé de la manière suivante : 50 % pour l'État et 30 % pour les collectivités. En s'assignant un objectif plus élevé, l'État marque sa confiance dans les véhicules propres.

Je rappelle que des bonus sont prévus pour l'achat de tels véhicules. Il faut apprécier leur coût sur l'ensemble du cycle de vie. C'est tout le sens de l'exemplarité dans le renouvellement des flottes publiques que de montrer que les bonus ont été bien calibrés. A fortiori pour des véhicules qui roulent plus que ceux des particuliers, grâce au bonus, le coût sur un cycle de vie n'est pas plus important pour ce type de véhicules. J'en suis convaincue – j'ai pu le vérifier pour des bus lorsque j'étais présidente de la RATP.

Les coûts de fonctionnement sont moins élevés tant en matière de consommation d'énergie – 2 euros pour 100 kilomètres pour un véhicule électrique, c'est-à-dire bien moins qu'avec du carburant fossile – que de maintenance. Globalement, ces véhicules ne sont donc pas plus chers.

(Les sous-amendements n^{os} 3564, 3563, 3562 et 3565, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 2697 et 3166, sous-amendés, sont adoptés ; en conséquence, les amendements n^{os} 382 rectifié, 3196 rectifié, 1413 rectifié, 1745 rectifié, 1438 rectifié et 369 rectifié tombent.)

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n^o 3199 rectifié.

M. Dominique Potier. Il reprend, pour les vols aériens – je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi il est placé au milieu d'amendements concernant les déplacements terrestres –, l'idée avancée pour les SUV de faire apparaître l'empreinte carbone dans les publicités. Il s'agit non pas de culpabiliser ou d'interdire – ce combat a souvent été mal interprété – mais d'informer le public, nos concitoyens, des conséquences de leur choix de prendre l'avion lorsqu'une alternative de durée équivalente existe ou de partir quelques jours au bout du monde. Qu'ils assument leur acte et qu'ils aient l'information !

M. Hubert Wulfranc. C'est la même chose pour les croisières !

M. Dominique Potier. En effet. Nous sommes interdépendants. Le poids de la publicité dans notre imaginaire est énorme. La puissance publique doit diffuser un message de vérité et inciter à la responsabilité. Il est question non d'interdits mais d'information.

Je rappelle que le mot « publicité », avant de désigner une propagande commerciale, signifie « rendre public » en latin – c'est l'un des fondements de notre démocratie.

Si le changement climatique est l'affaire de notre génération, alors les pratiques les plus luxueuses, comme l'achat d'un SUV ou d'un vol en dépit de l'existence d'une alternative, doivent être signalées pour responsabiliser nos concitoyens.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. De nombreuses compagnies informent de l'empreinte carbone des déplacements – de manière volontaire, certes – et certaines proposent même de compenser les émissions. Cette pratique me semble satisfaire l'amendement.

En outre, celui-ci ne concerne que les publicités réalisées en France. Pour être pleinement efficace, il devrait être étendu au niveau européen. Je demande donc le retrait ; à défaut, mon avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement est largement satisfait. En effet, en application du Grenelle, la mention du bilan carbone est obligatoire lors de tout achat de billets d'avion, de train ou de tout autre mode de transport. Les citoyens sont donc parfaitement informés de l'impact du déplacement qu'ils envisagent.

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

M. Dominique Potier. Chacun peut en convenir, le bilan carbone n'est pas la première chose qui retient l'attention dans les publicités sur le transport aérien, qu'il s'agisse de bandes déroulantes ou d'affiches 4x3, quiconque les regarde en conviendra. L'information est discrète, comme il en existait sur les paquets de cigarettes à une époque ou sur

des denrées alimentaires. L'idée de l'amendement est de mettre en valeur cette information afin de provoquer une réflexion.

Votre mesure est inspirée du Grenelle de l'environnement, qui est vieux de dix ans. Depuis lors, deux rapports du GIEC ont été publiés : nous avons changé d'ère. Il faut maintenant inciter aux pratiques responsables.

J'en reviens à la ligne défendue par les socialistes. Si nous ne nous attaquons pas aux pratiques luxueuses ni au partage des responsabilités, nous n'y arriverons pas. Nous ne pouvons pas demander aux classes populaires de faire des efforts pour lutter contre le changement climatique sans exiger de certains qu'ils remettent en cause leur mode de vie pour contribuer au bien commun.

Je maintiens donc évidemment cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Je veux souligner, en écho à l'argumentation de M. Potier, les vertus de la comparaison. La discrétion des données a déjà été relevée. La possibilité de comparer avec d'autres modes de déplacement est un élément d'appréciation essentiel pour faire un choix. Le renforcement de l'obligation de faire apparaître ces données dans les pratiques publicitaires peut avoir quelque vertu.

(L'amendement n^o 3199 rectifié n'est pas adopté.)

Article 26 A

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

Mme Véronique Riotton. L'article 26 A vise à compléter les prescriptions de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, en fixant des objectifs d'achat de véhicules propres pour les entreprises gérant une flotte de plus de cent véhicules.

La commission a adopté une trajectoire progressive : les entreprises devront ainsi acquérir, lors du renouvellement annuel de leur flotte, au moins 10 % de véhicules propres en 2022, 20 % en 2024, 35 % en 2027 et 50 % en 2030. L'objectif de 50 % correspond à celui fixé aux flottes de véhicules de l'État depuis la loi précitée de 2015. Nous sommes donc cohérents.

Il conviendra de s'assurer du respect de cette obligation et d'éviter tout contournement. À cette fin, monsieur le rapporteur, vous présentez un amendement visant à prendre en compte les véhicules des filiales dans le calcul du seuil à partir duquel l'obligation s'applique. Cela permettra de lever toute inquiétude.

Il est temps de nous engager dans la transition écologique, ce qui ne peut se faire sans les acteurs économiques. Cet article permet de soutenir de manière forte le marché du véhicule propre en France. La trajectoire qu'il fixe permet d'estimer la croissance de celui-ci et de faciliter les investissements.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Nous en sommes tous convaincus, la transition écologique des mobilités relève d'une responsabilité commune : celle de l'État, des citoyens mais aussi des entreprises.

Les entreprises constituent un vecteur efficace et essentiel de verdissement des véhicules. En 2017, elles ont acquis plus de 800 000 véhicules en France. Le travail effectué en commission par notre groupe et notre majorité, certains collègues de l'opposition, que je souhaite saluer, ainsi que notre excellent rapporteur Jean-Luc Fugit, a permis de fixer un cap de transition écologique à l'horizon de 2040, mais surtout de définir des outils pour atteindre les objectifs. Comme le dirait notre rapporteur, c'est « une trajectoire vertueuse ».

L'article 26 A fixe ainsi une trajectoire claire et pragmatique de transition des flottes privées de véhicules reposant sur une augmentation progressive de la part des véhicules propres, jusqu'à 50 % en 2030. Cette trajectoire tient ainsi compte des contraintes de l'activité des entreprises. Nous voulons ainsi inscrire la France dans une trajectoire de transition écologique ambitieuse mais aussi réaliste.

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Plus de 70 000 immatriculations par mois sont le fait des entreprises – la part du diesel y reste prépondérante, avec 72 % d'entre elles. L'enjeu de verdissement des flottes est donc majeur pour notre pays.

Les entreprises auront un impact important sur l'environnement de par leurs choix et leurs achats de véhicules propres. Avant les débats en commission, la proportion de véhicules propres lors du renouvellement annuel était fixée à

10 % jusqu'en 2025. Compte tenu de l'urgence climatique, la commission a revu les taux à la hausse : un amendement déposé en commun avec M. le rapporteur tend à étaler leur progression entre 2022 et 2030 de 10 à 50 %.

Cet article témoigne, à nos yeux, d'une réelle ambition, partagée sur l'ensemble des bancs, me semble-t-il.

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

4

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures.)

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

SERGE EZDRA