

N° 1938

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 mai 2019.

AVIS

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
SUR LE PROJET DE LOI, *adopté par le Sénat, après engagement de la procédure
accélérée, d'orientation des mobilités* (n° 1831)

PAR M. DAMIEN ADAM

Député

Voir les numéros :

Sénat : 157 rect., 347, 368, 369 et T.A. 84 (2018-2019).

Assemblée nationale : 1831.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LA CONCRÉTISATION D'ENGAGEMENTS EN FAVEUR DE LA RÉVOLUTION ÉNERGÉTIQUE ET TECHNOLOGIQUE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE	6
1. Des objectifs écologiques ambitieux ont été fixés par l'Union européenne et la France	6
2. Des nouvelles mesures fortes de soutien aux carburants alternatifs	9
a. Le déploiement des infrastructures de bornes de recharge électrique	9
b. Le développement du gaz comme carburant de transition.....	10
c. Les obligations relatives aux flottes d'entreprises	11
3. Un cadre juridique favorable aux innovations liées aux véhicules autonomes et connectés	12
II. LA NÉCESSITÉ D'ALLER PLUS LOIN DANS CERTAINES MESURES DE SOUTIEN AU DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES PROPRES	15
1. Rendre effectif et équitable le droit à la prise pour tous les citoyens	15
a. La nécessité d'une planification territoriale accrue	15
b. Le renforcement du droit à la prise et des obligations de pré-équipement des bâtiments	17
c. Clarifier le maquis actuel des aides publiques à l'installation de bornes de recharge.....	19
2. Fixer des objectifs de long terme et anticiper les prochains défis technologiques.....	20
COMMENTAIRES DES ARTICLES DÉLÉGUÉS AU FOND	21
<i>Article 23 bis</i> (article L. 322-8 du code de l'énergie) : Clarification des missions des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité en matière d'études de raccordement.....	21
<i>Article 25</i> (articles L. 121-36, L. 446-1, L. 446-1-1, L. 446-6, L. 446-7, L. 446-8, L. 446-9, L. 446-10, L. 446-11, L. 446-12, L. 446-13, L. 446-14, L. 446-15, L. 446-16 et L. 446-17 [nouveaux] et L.453-1 du code de l'énergie) : Développement du gaz et du biogaz dans les transports	22

EXAMEN EN COMMISSION	29
I. DISCUSSION GÉNÉRALE	29
II. EXAMEN DES ARTICLES	49
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	77

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Fruit d'une longue concertation avec les élus, les experts, les acteurs économiques et les associations, organisée dans le cadre des Assises de la mobilité, le présent projet de loi d'orientation des mobilités se donne pour ambition de rénover en profondeur la stratégie de l'État et le cadre général des mobilités pour répondre aux nouveaux besoins de nos concitoyens.

En moins de dix ans, le secteur de la mobilité a connu des transformations profondes liées aux nouvelles technologies et aux nouveaux usages, comme le véhicule électrique, le transport à la demande ou l'auto-partage. En moins de dix ans, la sensibilisation à l'urgence climatique a progressé, tandis que le volume d'émissions de gaz à effet de serre par le secteur des transports a continué d'augmenter. Enfin, en moins de dix ans, le sentiment d'inégalité entre les territoires s'est accru en raison d'investissements orientés vers les liaisons entre métropoles au détriment de territoires ruraux dépourvus de solutions de mobilité ou de quartiers enclavés.

C'est à ces différents défis que le présent projet de loi apporte des réponses nombreuses et concrètes. Articulé en cinq titres, il aborde à la fois les enjeux liés à la gouvernance territoriale des mobilités, à la révolution des nouvelles mobilités, au développement des mobilités propres et à la programmation des investissements de l'État dans les transports.

La commission des affaires économiques s'est saisie pour avis de 15 articles de ce projet de loi, au titre de ses compétences en matière d'industrie et d'énergie. Ces articles – 1^{er} A (et le rapport annexé), 12, 13, 17, 23, 23 *bis*, 23 *ter*, 24, 25, 25 *bis* A, 25 *bis*, 26 A, 26 B, 37 et 37 *bis* B – ont principalement trait au développement du véhicule propre et du véhicule autonome. Elle a reçu délégation « sur le fond » de la part de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de deux articles (articles 23 *bis* et 25) relatifs à l'énergie.

Au cours des dernières semaines, votre rapporteur a procédé à une vingtaine d'auditions au cours desquelles il a pu entendre les différents acteurs de la mobilité propre et des filières industrielles concernées. Tous ces acteurs ont confirmé la pertinence de l'orientation prise par le projet de loi, dont certaines mesures gagneraient toutefois à être complétées pour accélérer encore le déploiement du véhicule propre et améliorer à la fois l'empreinte écologique de notre pays et la compétitivité de notre industrie.

I. LA CONCRÉTISATION D'ENGAGEMENTS EN FAVEUR DE LA RÉVOLUTION ÉNERGÉTIQUE ET TECHNOLOGIQUE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

L'industrie des transports, et en particulier l'industrie automobile, se trouve à un carrefour de son histoire et à l'aune d'une révolution comparable à celle qui a vu le passage de l'hippomobile à l'automobile au début du XXe siècle.

Cette révolution est triple et comprend :

- le passage à une motorisation majoritairement électrifiée ;
- le développement du véhicule autonome ;
- l'apparition de nouveaux usages rendus possibles par les deux ruptures technologiques précédentes.

La révolution de la fin de l'utilisation des énergies fossiles répond à l'urgence climatique et aux nombreux objectifs fixés par l'Union européenne et la France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports reste, en effet, à l'origine de près de **30 % des émissions de gaz à effet de serre en France** et cette proportion n'a que peu évolué ces dernières années, à l'inverse d'autres secteurs économiques comme l'industrie manufacturière. En raison de mesures de plus en plus contraignantes, en particulier au niveau européen, les constructeurs automobiles ont commencé à investir massivement dans la production de véhicules propres et le législateur doit donc s'assurer de la création d'un environnement et d'infrastructures favorables au déploiement de ces véhicules.

1. Des objectifs écologiques ambitieux ont été fixés par l'Union européenne et la France

Le présent projet de loi vise à mettre en œuvre les objectifs écologiques ambitieux fixés dans de nombreux documents par le Gouvernement et l'Union européenne depuis deux ans.

Le plan Climat du Gouvernement, annoncé le 6 juillet 2017 par M. Nicolas Hulot, a ainsi défini la nouvelle stratégie de la France pour mettre en œuvre l'accord de Paris signé en 2015. Par ce plan, le Gouvernement s'est engagé à atteindre la **neutralité carbone à l'horizon 2050**, c'est-à-dire à trouver un équilibre entre les émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine et la capacité des écosystèmes à absorber du carbone. Avec la Suède et le Costa Rica, la France est devenu le premier pays du monde à se fixer ce type d'objectif. Il sera inscrit dans notre droit grâce au **projet de loi relatif à l'énergie et au climat**, qui sera discuté fin juin à l'Assemblée nationale. Le secteur des transports étant le premier secteur émettant des gaz à effet de serre en France, le plan Climat a fixé comme objectif spécifique de **mettre fin à la vente des voitures qui émettent**

des gaz à effet de serre d'ici à 2040, c'est-à-dire à remplacer à terme l'offre de véhicules neufs à essence ou diesel par des véhicules électriques ou à hydrogène.

Pour atteindre cet objectif ambitieux, alors que les ventes de voitures électriques ne représentent aujourd'hui que 1,6 % des immatriculations en France, des objectifs intermédiaires contraignants sont indispensables. Ils ont été fixés à la fois au niveau européen, grâce au durcissement des normes européennes en matière d'émission de dioxyde de carbone, et au niveau national, grâce à la signature du contrat stratégique 2018-2022 de la filière automobile.

À l'échelle européenne, le règlement n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014 dispose que les constructeurs automobiles doivent mettre sur le marché européen, à partir de 2020, des véhicules particuliers neufs émettant en moyenne **moins de 95 grammes de dioxyde de carbone** par kilomètre parcouru. La méconnaissance de ce taux exposera les constructeurs à des sanctions financières conséquentes. Selon les dernières estimations de l'Agence européenne de l'environnement, les constructeurs sont loin d'atteindre pour l'instant cet objectif, les performances moyennes des voitures neuves s'élevant à 118,5 grammes par kilomètre parcouru fin 2017. Or, le règlement européen prévoit une amende de 95 euros par véhicule et par gramme de dioxyde de carbone excédentaire. D'après une étude de l'agence Moody's publiée en avril dernier, le montant global des amendes dont devront s'acquitter les industriels pourrait donc osciller entre 2,4 et 11,2 milliards d'euros en 2021.

En outre, dans le cadre du troisième paquet « mobilité propre », la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil ont décidé de réviser et d'actualiser le règlement de 2014 pour fixer des prochaines échéances plus strictes encore. L'accord intervenu en début d'année entre le Parlement et le Conseil prévoit ainsi :

– qu'**à partir de 2025**, les émissions moyennes de dioxyde de carbone des véhicules neufs devront être en moyenne **inférieures de 15 %** par rapport aux limites d'émission en vigueur en 2021 ;

– et qu'**à partir de 2030**, ces émissions devront être **inférieures de 37,5 %** par rapport aux limites en vigueur en 2021.

Le défi à relever est donc de taille pour les constructeurs automobiles qui ont, par conséquent, amplifié leurs investissements dans les véhicules propres et fait le choix de commercialiser dans les années à venir de plus en plus de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. La mise en vente de véhicules électriques, dont les émissions de dioxyde de carbone sont nulles du réservoir à la roue, leur permet en effet de réduire drastiquement leurs moyennes d'émissions, d'autant plus que le règlement européen de 2014 prévoit un mécanisme temporaire de bonus en faveur des véhicules propres : entre 2020 et 2023, les véhicules émettant moins de 50 grammes de dioxyde de carbone compteront pour plus d'une voiture dans le bilan de chaque constructeur.

À l'échelle nationale, des premiers objectifs intermédiaires conduisant à la fin de la vente des voitures émettant des gaz à effet de serre ont également été fixés dans le cadre du Conseil national de l'industrie (CNI). Le 22 mai 2018, l'État et la filière automobile, représentée par la Plateforme de l'automobile (PFA), ont signé le **contrat stratégique de la filière automobile 2018-2022**. Parmi les quatre projets structurants définis à cette occasion, la filière s'est engagée à être « actrice de la transition énergétique et écologique » :

– **en multipliant par cinq d'ici fin 2022 les ventes annuelles de véhicules 100 % électriques ;**

– en faisant émerger une offre industrielle française et européenne dans le domaine des batteries ;

– **en créant une filière hydrogène française compétitive et en développant ses usages en mobilités ;**

– en poursuivant le programme du véhicule léger, utilitaire léger ou industriel à faible empreinte environnementale ;

– et en stimulant l'économie circulaire.

L'objectif consistant à multiplier par cinq d'ici la fin du quinquennat les ventes annuelles de véhicules 100 % électriques revient à faire passer cette offre de 1,6 % de parts de marché aujourd'hui à 6 % en 2022 et à atteindre 600 000 véhicules électriques en circulation en France. Cet objectif est ambitieux mais néanmoins réaliste. Au premier trimestre 2019, les immatriculations de voitures particulières électriques (hors véhicules hybrides rechargeables) ont ainsi augmenté de 44 % par rapport au premier trimestre 2018⁽¹⁾. Alors qu'en mars 2019 les immatriculations ont baissé de 2 % toutes motorisations confondues par rapport à mars 2018, elles ont progressé de 14 % pour les véhicules électriques. En France, le marché est dominé par deux modèles : la Renault Zoé (33 % du marché) et la Tesla model 3. Mais dans les mois à venir, cette offre devrait considérablement se diversifier, avec le lancement de la Peugeot 208 en version électrique à l'automne prochain.

Dans le cadre du contrat stratégique de la filière automobile, **l'État a pris plusieurs engagements forts** permettant la réalisation de l'objectif précité. L'État s'est ainsi engagé à maintenir un bonus pour les véhicules électriques au moins jusqu'en 2022 et à donner une visibilité pluriannuelle sur l'enveloppe du bonus-malus dans le cadre de la discussion de la loi de finances. L'État s'est également engagé à **garantir un ratio d'une borne de recharge pour dix véhicules électriques ou hybrides en circulation, soit 100 000 bornes en 2022**. Pour ce faire, le contrat stratégique de la filière automobile précise que « l'État assurera un **cadre juridique et financier favorable à l'installation de bornes de recharge** ». C'est précisément l'objet de plusieurs mesures du présent projet de loi.

(1) Source : Avere-France / AAA Data

2. Des nouvelles mesures fortes de soutien aux carburants alternatifs

Pour respecter ses engagements, le Gouvernement propose dans le présent projet de loi de lever plusieurs obstacles à l'utilisation des différents carburants alternatifs, qu'il s'agisse de l'électricité, du gaz naturel véhicule (GNV) ou du biogaz produit par méthanisation.

a. Le déploiement des infrastructures de bornes de recharge électrique

L'un des obstacles majeurs à l'achat et à l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides rechargeables réside dans l'insuffisance ou l'inadaptation des infrastructures de recharge, que ce soit dans l'espace public ou dans l'espace privé (domicile et lieu de travail). D'après une enquête de l'IPSOS réalisée en septembre 2018⁽¹⁾, **57 % des Français passeraient à l'électrique s'ils avaient la possibilité de recharger facilement leur véhicule chez eux ou à proximité**. Il s'agit du troisième obstacle le plus fréquemment cité, juste après le coût d'achat (67 %) et l'autonomie limitée (62 %).

Plusieurs types d'aides existent d'ores et déjà pour soutenir l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques :

– des subventions accordées dans le cadre du programme d'investissements d'avenir (PIA) pour des projets portés par les collectivités territoriales ;

– des aides financières attribuées dans le cadre du programme Advenir, géré par l'Agence de l'environnement et de maîtrise de l'énergie (ADEME) ;

– le crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) pour les particuliers installant une borne à leur domicile ;

– l'exonération de la redevance d'occupation du domaine public pour les réseaux reconnus de « dimension nationale » ;

– et la prise en charge, par les tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE) acquittés par l'ensemble des consommateurs d'électricité, d'une partie des coûts de raccordement aux réseaux.

Grâce à ces aides, la France possède aujourd'hui le troisième réseau de bornes de recharge publiques le plus important en Europe derrière les Pays-Bas et l'Allemagne, mais devant le Royaume-Uni, la Norvège et l'Espagne, avec **24 850 points de recharge** répartis au sein de 10 491 stations accessibles au public au 1^{er} janvier 2019⁽²⁾. Ce réseau permet d'atteindre aujourd'hui un ratio de 1 point de recharge pour environ 5 véhicules particuliers électriques et 1 pour 8,3 si l'on intègre les véhicules utilitaires légers et les véhicules hybrides rechargeables. Pour accompagner la hausse à venir des ventes de véhicules

(1) Enquête IPSOS, « Les Français et la mobilité électrique », septembre 2018

(2) Source : Baromètre de la mobilité électrique, avril 2019

électriques et atteindre l'objectif de 100 000 bornes, **un changement d'échelle est donc nécessaire.**

C'est la raison pour laquelle, les **articles 23 et 24** du présent projet de loi mettent en œuvre trois engagements du Gouvernement inscrits dans le contrat stratégique de la filière automobile précédemment cités :

– une socialisation plus importante, portée de 40 à 75 %, des coûts de raccordement des bornes ouvertes au public *via* le TURPE pendant trois ans ;

– un renforcement des obligations de pré-équipement et d'équipement en bornes des bâtiments neufs ou rénovés ;

– une clarification et un élargissement du droit à la prise bénéficiant aux occupants de places de stationnement d'un immeuble collectif.

Ces trois mesures s'accompagnent d'une clarification de l'activité d'opérateur de recharge, qualifiée à l'article 23 de « prestation de service » et non de « fourniture d'énergie », afin d'éviter des surcoûts et des obligations réglementaires inutiles.

Tous les acteurs auditionnés par votre rapporteur ont salué ces mesures et ont reconnu leur utilité et leur caractère déterminant pour accélérer le déploiement du réseau de bornes de recharge. Ces mesures touchent à la fois à l'espace public et à l'espace privé et aux bâtiments neufs et existants.

b. Le développement du gaz comme carburant de transition

Avec l'électricité, l'hydrogène et l'éthanol, le gaz naturel pour véhicules (GNV), dans ses formes comprimées (GNC) ou liquides (GNL), fait partie des carburants alternatifs à l'essence et au diesel. Bien que son impact en matière d'émissions de gaz à effet de serre soit moins positif que l'électricité, le GNV et son équivalent renouvelable, le bioGNV obtenu grâce à la méthanisation de déchets organiques (en particulier d'origine agricole), peuvent contribuer à atteindre les objectifs intermédiaires de la France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone.

Selon différentes études, les véhicules fonctionnant avec du GNV émettent en moyenne 10 à 15 % de dioxyde de carbone en moins que les véhicules fonctionnant au diesel ou à l'essence. Surtout, les véhicules au GNV ne rejettent pratiquement pas de particules fines. Ils sont donc particulièrement performants pour améliorer la qualité de l'air dans les grandes agglomérations. Le bioGNV, quant à lui, présente un bilan carbone proche de la neutralité puisque le volume de dioxyde de carbone émis par le véhicule a été au préalable absorbé par la matière qui a fermenté. Le bioGNV produit par des agriculteurs méthaniseurs est, par ailleurs, une énergie locale contrairement au GNV qui est intégralement importé.

Le GNV et le bioGNV peuvent donc être considérés comme des carburants de transition en remplacement de l'essence et du diesel. Ils sont **particulièrement adaptés aux poids lourds, aux autobus et aux véhicules industriels**, pour lesquels la motorisation électrique n'est pour l'instant pas performante. La première programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) de 2016 a ainsi fixé comme objectifs une part du parc de poids lourds roulant au GNV de 3 % en 2023 et de 10 % en 2030. En parallèle, la PPE a promu le « verdissement » de ce carburant, avec l'objectif que le bioGNV représente 20 % des consommations de GNV en 2023.

Comme pour le véhicule électrique, le développement du gaz et du biogaz dans les transports passe par la réalisation, dans les trois ou quatre prochaines années, d'un réseau de stations d'avitaillement adapté. En la matière, les objectifs définis en mars 2017 par le cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs (dit « CANCA ») sont d'ores et déjà dépassés aujourd'hui : au 31 décembre 2018, la France comptait 123 points d'avitaillement, alors que le CANCA s'était fixé comme objectif 80 points d'avitaillement en 2020. Anticipant un développement important du parc de poids lourds roulant au GNV, la filière se fixe désormais un nouvel objectif de 250 points d'avitaillement en 2020.

Pour accompagner ce double mouvement de développement du réseau d'avitaillement et de verdissement du GNV, l'**article 25** du présent projet de loi contient deux mesures :

– la création d'un dispositif de complément de rémunération pour les producteurs de biogaz par méthanisation ou stockage de déchets dont le biogaz n'est pas injecté dans les réseaux de gaz naturel ;

– l'instauration d'une dérogation au principe de raccordement au réseau de distribution de gaz pour permettre à certaines stations d'avitaillement en GNC d'être raccordées au réseau de transport de gaz, géré par GRTgaz.

Cette seconde mesure est très attendue pour débloquer la création de quatre ou cinq stations d'avitaillement en GNV en Île-de-France, notamment pour l'avitaillement d'autobus de la RATP, qui a décidé qu'un tiers de son parc serait constitué à terme d'autobus roulant au gaz. Le raccordement au réseau de transport, et non au réseau de distribution, peut en effet s'avérer économiquement plus pertinent dans la mesure où le réseau de gaz admet une pression plus élevée permettant de diminuer les coûts d'investissement et de fonctionnement du poste de compression d'une station.

c. Les obligations relatives aux flottes d'entreprises

Depuis la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, l'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que les entreprises publiques nationales, les loueurs de véhicules automobiles et les exploitants de taxis ou de véhicules avec chauffeurs (VTC), ont l'obligation, lors du renouvellement de leurs

flottes de véhicules, d'acquérir une proportion minimale de véhicules à faibles émissions, définis comme les véhicules électriques, hydrogène et hybrides rechargeables.

Les taux et les dates d'entrée en vigueur de ces obligations diffèrent en fonction des acteurs, comme le montre le tableau suivant :

Type d'acteurs	Taux minimal	Date d'entrée en vigueur
État et ses établissements publics	50 %	2016
Collectivités territoriales et entreprises publiques	20 %	2016
Loueurs de véhicules, taxis et VTC	10 %	2020

Lors de l'examen du présent projet de loi au Sénat, deux articles additionnels, les articles 26 A et 26 B, ont été adoptés afin d'élargir et de durcir les obligations applicables aux acteurs privés. L'**article 26 A** prévoit ainsi que toutes les entreprises gérant un parc de plus de cent véhicules automobiles légers devront, à compter de 2025, acquérir ou utiliser au moins 10 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement de leurs flottes. L'**article 26 B**, quant à lui, durcit les obligations applicables aux loueurs de véhicules, aux taxis et aux VTC à partir de 2022 en portant de 10 à 20 % la part minimale de véhicules propres devant être acquis ou utilisés lors du renouvellement de leurs flottes.

Votre rapporteur approuve ces deux nouvelles mesures. Les flottes d'entreprises jouent en effet un rôle de locomotive sur le marché automobile et sont susceptibles d'avoir un double effet bénéfique pour le véhicule électrique : elles créent un marché de l'occasion et permettent d'initier les salariés à cette nouvelle technologie. Votre rapporteur proposera d'ailleurs, par un amendement, d'aller plus loin en portant à 20 % le taux minimal d'acquisition pour les grandes entreprises à compter de 2025, afin que le taux soit uniforme pour tous les acteurs, à l'exception de l'État (dont le taux serait maintenu à 50 %).

Pour rendre ces obligations pleinement effectives, votre rapporteur proposera également de les assortir d'un mécanisme de sanctions et de suivi public, inspiré du principe du « *name and shame* ». Sans sanction prévue dans la loi, ces obligations risqueraient en effet de ne demeurer que théoriques.

3. Un cadre juridique favorable aux innovations liées aux véhicules autonomes et connectés

La deuxième grande révolution mise en œuvre actuellement dans l'industrie automobile réside dans l'automatisation des véhicules. Le contrat stratégique de la filière automobile 2018-2022 citée précédemment en a fait son deuxième projet structurant pour les années à venir.

L'automatisation des véhicules repose sur leur équipement en capteurs et en systèmes de commande innovants et permet au conducteur présent dans le

véhicule d'être plus ou moins déchargé de la conduite. Depuis 2014, une nomenclature communément admise en Europe distingue ainsi cinq niveaux d'automatisation, qui vont de la simple conduite assistée à l'autonomisation complète, en passant par l'autonomisation partielle ou conditionnelle.

Cette rupture technologique fait d'ores et déjà l'objet d'investissements massifs en recherche et développement dans le monde et l'enjeu des années à venir est de **s'assurer que les constructeurs automobiles français restent dans la course**, notamment par rapport à leurs concurrents américains. D'après les dernières projections, des véhicules autonomes de niveau 3 pourraient être commercialisés en 2020 et des véhicules de niveau 4, actuellement à l'essai, pourraient l'être d'ici à 2022.

La circulation des véhicules autonomes sur les routes nécessite évidemment un certain nombre d'adaptations légales, en particulier s'agissant de la **répartition des responsabilités** entre le conducteur et le constructeur et s'agissant du code de la route. Depuis l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 prise en application de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la France s'est déjà dotée d'un cadre juridique permettant l'expérimentation de véhicules autonomes sur les voies publiques. Ce cadre expérimental vient, en outre, d'être précisé et adapté dans le cadre du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises, dit « PACTE », adoptée en lecture définitive par l'Assemblée nationale le 11 avril dernier. À ce jour, **plus de 50 autorisations pour des expérimentations sur la voie publique ont été délivrées**, concernant à la fois des voitures particulières, des navettes urbaines et des robots taxis. La ministre chargée des transports, Mme Elisabeth Borne, vient d'annoncer, le 24 avril dernier, le lancement de **16 nouvelles expérimentations de grande échelle**, financées à hauteur de 42 millions d'euros par le troisième programme d'investissements d'avenir (PIA). Ces expérimentations permettront aux constructeurs et aux équipementiers français d'acquérir de l'expérience et de tester de nouveaux usages, en particulier en milieu rural.

L'**article 12** du présent projet de loi permet de préparer l'étape suivante. Il habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour définir un **cadre juridique pérenne** permettant la circulation sur la voie publique de véhicules partiellement ou totalement automatisés. L'adaptation de la législation existante concernera principalement le code de la route et le régime de responsabilité civile et pénale applicable. D'après le Gouvernement interrogé à ce sujet par votre rapporteur, la rédaction de cette ordonnance est en cours dans le cadre de plusieurs groupes de travail coordonnées par Mme Anne-Marie Idrac, ancienne ministre et Haute responsable pour la stratégie de développement du véhicule autonome. Les principales questions restant à trancher concernent le régime de responsabilité pénale, les informations mises à la disposition des acheteurs ou loueurs de véhicules autonomes et les conditions d'intervention des tiers, notamment des forces de l'ordre, vis-à-vis de ces véhicules.

En outre, l'adoption d'un cadre légal pérenne nécessite, au préalable, la révision de la **convention de Vienne** du 8 novembre 1968 sur la circulation routière, qui exige, dans son article 8, la présence d'un conducteur. Cette convention a déjà fait l'objet d'une révision en 2014 pour permettre les expérimentations. Mais cette révision est sujette à des interprétations divergentes entre les États : alors que l'Allemagne et le Royaume-Uni considèrent que la rédaction actuelle de la convention autorise la circulation de véhicules autonomes de niveau 5, le Conseil d'État estime qu'elle ne permet pas la circulation des véhicules de niveaux 4 et 5 en France. Notre pays a donc soumis en mars dernier une proposition de modification de la convention, qui n'a pour l'instant pas reçu l'accord des autres États parties prenantes.

Pour votre rapporteur, **ce contexte de négociations internationales difficiles justifie le recours à une ordonnance pour une échéance relativement éloignée**. La procédure d'habilitation à légiférer par ordonnance permettra au Gouvernement d'être suffisamment réactif pour publier un cadre légal pérenne entre l'adoption de la révision de la convention de Vienne et la date butoir de 2022 pour la commercialisation des premiers véhicules à forte autonomie. Votre rapporteur proposera donc de rétablir le délai d'habilitation de 24 mois, prévu dans le projet de loi initial, alors que celui-ci a été réduit pour des raisons de principe à 12 mois par le Sénat.

En outre, l'**article 13** du présent projet de loi habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour ouvrir et encadrer l'usage des données produites par les **véhicules connectés**. Ces véhicules, qui communiquent avec l'extérieur à travers des boîtiers télématiques, sont en plein essor et devraient converger à terme avec les véhicules autonomes. D'après l'étude d'impact jointe au projet de loi, 50 millions de véhicules circulant en Europe en 2016 étaient connectés à internet et la totalité des nouveaux modèles devraient l'être vers 2022. Les données produites par ces véhicules, comme les données de géolocalisation, les données liées à l'état du véhicule ou les données liées à l'utilisation du véhicule par le conducteur, intéressent de nombreux acteurs, publics comme privés, susceptibles de proposer des services innovants. Afin de stimuler ces innovations et de sécuriser les conditions d'exploitations de ces données, l'ordonnance prévue à l'article 13 énoncera un principe d'ouverture non discriminatoire des données des véhicules connectés, limitées à certaines finalités, conformément au règlement général sur la protection des données personnelles (RGPD). L'ordonnance autorisera également les constructeurs à détecter et à corriger par voie télématique les défauts de sécurité des véhicules connectés, remplaçant ainsi les traditionnels rappels de véhicules, qui sont souvent long, coûteux et peu efficaces.

II. LA NÉCESSITÉ D'ALLER PLUS LOIN DANS CERTAINES MESURES DE SOUTIEN AU DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES PROPRES

Pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par la France et l'Union européenne en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, votre rapporteur estime, à la suite de ses auditions, que certaines mesures du projet de loi tel qu'adopté par le Sénat mériteraient d'être approfondies pour accélérer encore davantage le déploiement des véhicules propres, d'une part, et garantir l'égal accès de tous les citoyens à cette nouvelle technologie, d'autre part.

1. Rendre effectif et équitable le droit à la prise pour tous les citoyens

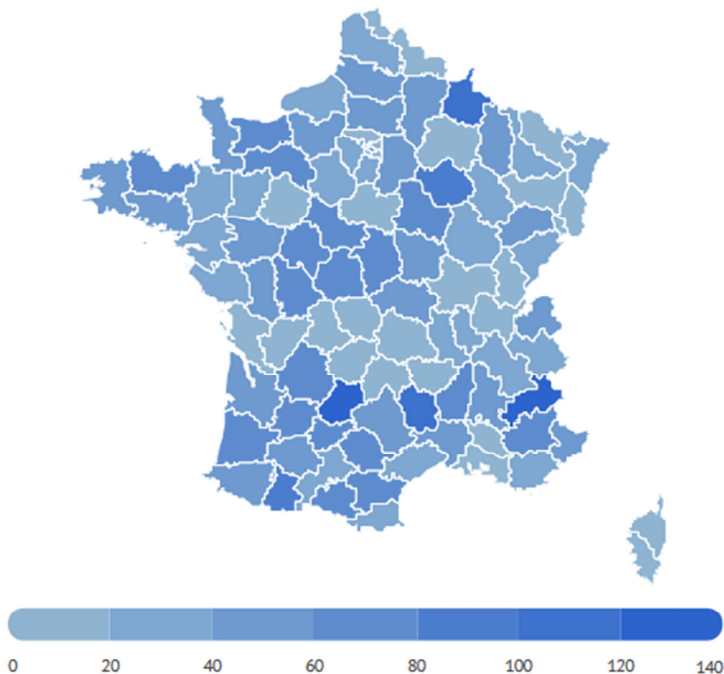
a. La nécessité d'une planification territoriale accrue

Même si la France dispose d'ores et déjà d'un réseau de points de recharge pour véhicules électriques relativement important par rapport au nombre actuel de véhicules en circulation, **des inégalités entre les territoires ont vu le jour**. Dans son document de réflexion et de proposition datant d'octobre 2018, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) pointait du doigt le fait que « *la couverture du territoire n'est pas homogène, aussi bien sur les bornes privées – les zones hors agglomérations avec beaucoup de maisons individuelles étant par exemple globalement mieux loties – que pour les bornes ouvertes au public, où des disparités entre départements existent* »⁽¹⁾.

La carte présentée ci-dessous montre ainsi que certains départements, comme les Bouches-du-Rhône ou la Marne, disposent d'un nombre de points de recharge par habitant bien inférieurs à certains de leurs voisins immédiats.

(1) « Les réseaux électriques au service des véhicules électriques », CRE, octobre 2018.

NOMBRE DE POINTS DE RECHARGE POUR 100 000 HABITANTS AU 31 MARS 2019



Source : Baromètre Avere-France / AAA Data / GIREVE

Fort de ce constat, le Sénat a introduit dans le présent projet de loi deux mesures visant à lutter contre l'existence de « zones blanches » en matière d'infrastructures liées aux véhicules propres.

À l'**article 23**, le Sénat a ainsi permis à l'autorité administrative de moduler le bonus temporaire de prise en charge par le TURPE des coûts de raccordement d'une borne de recharge ouverte public en fonction du niveau de couverture territoriale par les infrastructures de recharges existantes. Le Sénat a ensuite ajouté un **article 25 bis A** prévoyant la prise en compte par les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) d'un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge électrique et de stations d'avitaillement en GNV. **La création d'un tel document de planification au niveau régional répond à une réelle nécessité.** Aucun document de planification n'existe aujourd'hui entre le cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs (CANCA) et les plans qui peuvent être élaborés volontairement par des communes et des EPCI ayant la volonté d'équiper leurs territoires. Or, l'échelon régional semble être l'échelon le plus pertinent tant en raison des compétences des conseils régionaux en matière de mobilité qu'en raison de la nécessité d'assurer une certaine continuité des infrastructures lors des déplacements interdépartementaux. Un tel document de planification permettrait, par ailleurs, de **donner de la visibilité** aux opérateurs

impactés par la création de stations de recharge et en particulier les gestionnaires des réseaux de transport et de distribution d'électricité et de gaz. Ces derniers regrettent aujourd'hui de ne pas être informés en amont de l'installation de points de recharge importants, alors qu'ils peuvent avoir un impact sur la gestion de leurs réseaux.

Un tel document de planification permettrait aussi de **s'assurer que les bons équipements sont installés au bon endroit**. Aujourd'hui, d'après l'ADEME, un quart seulement des bornes de recharge électrique représentent 50 % des consommations. Pour aider les collectivités territoriales à optimiser leur réseau d'infrastructures, l'ADEME est en train de développer un outil cartographique permettant aux aménageurs d'identifier les zones de pertinence pour l'installation de bornes de recharges ouvertes au public. Ces zones sont identifiées grâce aux données relatives aux déplacements. Dans le même esprit, votre rapporteur proposera par un amendement que la bonification du taux de prise en charge des coûts de raccordement par le TURPE soit modulée en fonction de l'adéquation entre les nouvelles infrastructures et les besoins en mobilités de chaque territoire. Un tel mécanisme vise à prévenir des installations absurdes, comme des bornes lentes sur les autoroutes.

L'outil de planification proposé par le Sénat n'est cependant pas le plus pertinent. Les SRADDET sont, en effet, des documents longs et complexes à modifier en raison de la diversité des thématiques qu'ils traitent. La première génération de SRADDET est en train d'être adoptée par les conseils régionaux et envisager immédiatement une révision de ces documents ne semble pas réaliste. En accord avec le Gouvernement, votre rapporteur proposera donc que la planification régionale en matière de déploiement de points de recharge pour véhicules électriques ou hydrogène et de stations d'avitaillement en GNV s'inscrivent dans les **contrats opérationnels de mobilité**, ajoutés à l'article 4 du présent projet de loi par le Sénat. Ces contrats, conclus à l'échelle de chaque bassin de mobilité, seront signés par les régions pour mettre en œuvre leur rôle de chef de file en matière de mobilité et de coordination des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

b. Le renforcement du droit à la prise et des obligations de pré-équipement des bâtiments

Les **articles 23 et 24** du présent projet de loi apportent des avancées significatives pour l'accès à une borne de recharge électrique dans les immeubles collectifs, en étendant le champ d'application du « droit à la prise » et en renforçant les obligations de pré-équipement des bâtiments neufs ou rénovés de façon importante.

Cependant, votre rapporteur estime que certaines modifications législatives doivent encore être entreprises pour donner à ces droits et ces obligations leur pleine effectivité. Tous les acteurs rencontrés lors des auditions ont, tout d'abord, regretté le fait que les obligations de pré-équipement des

bâtiments neufs ne soient pas contrôlées et ne donnent lieu à **aucune sanction** si les promoteurs immobiliers ne les respectent pas. Votre rapporteur partage ce regret et estime que cette anomalie doit être corrigée : en l'absence de sanction, toute obligation légale n'est que théorique. De nombreux cas lui ont d'ailleurs été rapportés de bâtiments récemment construits qui ne comportent pas les conduits obligatoires pour le passage des câbles électriques. **Votre rapporteur propose donc d'inclure les obligations de pré-équipement dans le champ d'application du contrôle du respect des règles de construction (CRC)**, défini aux articles L. 152-1 et L 152-4 du code de la construction et de l'habitation (CCH), au même titre que d'autres obligations comme l'accessibilité des bâtiments aux personnes en situation de handicap. Le CRC est mené annuellement sur 8 à 10 % des constructions nationales, soit environ 350 opérations, tirées aléatoirement pour une part, et choisies par les services de l'État pour une autre. La méconnaissance des règles générales de construction identifiées par le CRC peut exposer les responsables des travaux à des amendes s'élevant à 45 000 euros et à une interdiction temporaire d'exercer certaines activités.

Pour les bâtiments existants et ne faisant pas l'objet d'une rénovation importante, les obstacles principaux à l'installation de bornes de recharge se trouvent dans le **fonctionnement des copropriétés**. Depuis la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « loi Grenelle II », entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, les habitants d'une copropriété disposent d'un « droit à la prise » interdisant au syndicat des copropriétaires représenté par le syndic de s'opposer sans motif légitime et sérieux à l'équipement de leur place de stationnement s'ils réalisent cet équipement à leurs frais.

L'utilisation de ce droit à la prise relève cependant le plus souvent d'un chemin de croix tant les délais de mise en œuvre sont longs et tant les conditions d'intervention du syndic et du syndicat des copropriétaires demeurent floues et complexes. Les articles R. 136-2 et R. 136 du CCH prévoient ainsi un **délai maximal de neuf mois** entre la demande initiale d'un locataire ou occupant de bonne foi et la réponse du syndic sur l'absence de motif légitime et sérieux lui permettant de s'opposer à la réalisation des travaux en saisissant le tribunal d'instance. De tels délais sont clairement incompatibles avec les délais d'acquisition d'un nouveau véhicule.

En outre, dans le cas où un certain nombre de copropriétaires souhaitent mettre aux voix l'équipement de l'ensemble des places de stationnement, **deux règles de majorité différentes** sont susceptibles de s'appliquer dans le cadre de l'assemblée générale (AG) : la règle de la majorité simple des copropriétaires présents ou représentés en AG (article 24 de la loi de 1965), pour l'équipement des places de stationnement elles-mêmes, et la règle de la majorité absolue de tous les copropriétaires (article 25 de ladite loi) pour l'installation ou la modification des installations électriques permettant l'alimentation de ces mêmes places de stationnement. Ce double système de majorité est le plus souvent mal compris et conduit à l'application de la règle de la majorité absolue, qui est bien plus difficile à atteindre. Votre rapporteur proposera donc par un amendement de simplifier ces

procédures en fixant un délai maximal de deux mois pour l'exercice du droit à la prise et en alignant toutes les règles de majorité sur la majorité simple de l'article 24.

Par ailleurs, l'application actuelle du droit à la prise est susceptible de créer des **inégalités entre les occupants d'un même immeuble collectif**. Au-delà de deux ou trois emplacements équipés par des bornes de recharge, le système électrique commun de l'immeuble doit en effet être adapté pour augmenter sa puissance. Si les deux ou trois premiers occupants peuvent assumer seuls les coûts consistant à tirer un câble et à brancher leur prise sur le tableau électrique, le quatrième copropriétaire se heurtera à la nécessité de revoir l'ensemble du système électrique à un coût bien supérieur et ne pourra donc pas exercer son droit individuel à la prise.

Face à ce constat, différents acteurs de la filière de la mobilité électrique ont proposé d'obliger toutes les copropriétés, dans un certain délai, à équiper leurs immeubles d'une **infrastructure collective** permettant ensuite à tous les occupants qui le souhaitent de se contenter de brancher la borne qu'ils se seront procurée. Le coût d'une telle infrastructure collective se situerait, selon différentes estimations, dans une fourchette comprise entre 5 000 et 10 000 € et à 500 € par copropriétaire en moyenne.

Bien que votre rapporteur estime qu'une telle obligation générale serait peu comprise à court terme, il considère que l'installation d'infrastructures collectives est **inévitables à long terme**, si nous voulons que le véhicule électrique se déploie conformément aux objectifs que s'est fixés la France. **L'équipement des copropriétés en infrastructures collectives est le seul moyen de permettre le développement des véhicules électriques pour tous et de garantir l'égalité entre les citoyens.**

Dans cette perspective, votre rapporteur considère que de nouveaux mécanismes financiers devraient être créés pour inciter les copropriétés et les propriétaires d'immeubles collectifs à s'engager dans la réalisation d'une infrastructure collective permettant la recharge de véhicules électriques.

c. Clarifier le maquis actuel des aides publiques à l'installation de bornes de recharge

Comme indiqué précédemment, l'installation de bornes de recharge par des particuliers bénéficie d'ores et déjà d'un certain nombre d'aides publiques. Cependant, celles-ci sont paradoxalement trop nombreuses et peu lisibles, si bien qu'elles sont peu connues par le grand public.

Pour mémoire, les particuliers peuvent bénéficier du **crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE)** en déduisant de leur impôt sur le revenu 30 % du prix d'acquisition d'un système de charge pour véhicule électrique (soit 250 € à 400 € en moyenne). Parallèlement, le programme *Advenir*, géré par l'ADEME et financé par des certificats d'économie d'énergie (CEE), permet de prendre en

charge jusqu'à 50 % des coûts d'installation de points de recharge en habitat collectif, à condition d'avoir recours à un installateur dont les offres sont labellisées par le programme. Enfin, de plus en plus de collectivités territoriales proposent des **primes locales** pour que leurs habitants installent des bornes à leur domicile. C'est notamment le cas de la Ville de Paris, qui est la seule collectivité à proposer de financer, jusqu'à 50 % dans la limite de 4 000 €, l'installation d'une infrastructure collective dans les copropriétés.

Face à ces différentes offres, les particuliers sont souvent perdus et s'interrogent sur leur compatibilité. Votre rapporteur estime qu'un effort de clarification est donc nécessaire. Il considère également que **le bénéfice du CITE devrait être élargi aux dépenses engagées par les copropriétaires dans le cadre de l'installation d'une infrastructure collective**, afin d'inciter les copropriétés à s'engager dans de tels travaux, seuls à même de garantir l'égalité de tous dans l'accès au véhicule électrique.

2. Fixer des objectifs de long terme et anticiper les prochains défis technologiques

Enfin, votre rapporteur estime qu'une loi d'orientation des mobilités se doit de fixer des objectifs de long terme ambitieux et de déterminer le cadre de l'action publique pour les années à venir. À ce titre, votre rapporteur considère primordial **d'inscrire dans la loi l'objectif de fin de la vente des véhicules émettant des gaz à effet de serre à l'horizon 2040**. Cette inscription doit s'accompagner de la fixation d'objectifs intermédiaires vérifiables pour que les pouvoirs publics fassent régulièrement le point sur les perspectives d'atteindre cet objectif en 2040 et sur la nécessité d'adapter nos politiques publiques.

De la même manière, votre rapporteur estime nécessaire d'anticiper les prochains défis technologiques associés au déploiement massif des véhicules électriques et, à ce titre, d'encourager la bidirectionnalité des flux d'électricité entre les bornes et les véhicules. Cette technologie, surnommée « **Vehicle-to-grid** » (**VtoG**), permet aux batteries des véhicules électriques branchés de servir de capacités de stockage pour le réseau électrique. Elle est une solution d'avenir pour la gestion du réseau électrique, en particulier dans le cadre du développement des énergies renouvelables dont les capacités de production ne sont pas constantes. Cependant, très peu d'expériences ont lieu aujourd'hui en France en la matière et un besoin de normalisation se fait d'ores et déjà ressentir. Votre rapporteur considère donc que le présent projet de loi est une occasion de donner une impulsion en la matière afin d'encourager le développement des véhicules électriques acceptant la bidirectionnalité des flux d'électricité.

COMMENTAIRES DES ARTICLES DÉLÉGUÉS AU FOND

Article 23 bis

(article L. 322-8 du code de l'énergie)

Clarification des missions des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité en matière d'études de raccordement

Cet article a été ajouté au Sénat à l'initiative de son rapporteur. Il vise à donner une sécurité juridique à l'activité des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité en matière d'études de raccordement dans le cadre des projets d'installations d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

1. L'état du droit

Les missions des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité, à savoir Enedis et les entreprises locales de distribution d'électricité, sont définies par l'article L. 322-8 du code de l'énergie. En application de cet article, ces gestionnaires ont notamment pour mission d'assurer la conception et la construction des ouvrages, d'exploiter les réseaux et d'en assurer l'entretien et la maintenance et de garantir, dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, l'accès à ces réseaux.

Le 5° de cet article précise, par ailleurs, que les gestionnaires ont pour mission de « *fournir aux utilisateurs des réseaux les informations nécessaires à un accès efficace aux réseaux* ». Sur le fondement de cet alinéa, les gestionnaires de réseaux réalisent très fréquemment des **études de raccordement**, qui permettent aux porteurs de projets de connaître l'impact de leurs installations sur le réseau afin, le cas échéant, d'en adapter le dimensionnement ou la localisation. Ces études permettent, en particulier, de réduire les coûts et les délais de raccordement des points de recharge pour véhicules électriques.

Or, la jurisprudence récente du Conseil d'État⁽¹⁾ a mis en évidence le **manque de fondement légal de cette activité**.

2. Les dispositions adoptées par le Sénat

Sur proposition de son rapporteur, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté un amendement inscrivant explicitement dans les missions des gestionnaires de réseaux l'activité d'études de raccordement pour les projets qui leur sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables et de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

(1) *Décision n° 404611 « Le Caloch » du 26 avril 2018*

Cette modification législative permettra à ces gestionnaires d’accompagner l’accélération du déploiement des infrastructures de recharge électrique sans risquer de nouveaux contentieux.

3. Les modifications apportées par la commission des affaires économiques

Suivant l’avis favorable de votre rapporteur, la commission a adopté cet article sans modification.

Votre rapporteur tient, toutefois, à signaler qu’une disposition identique a été insérée par amendement dans le projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises (dit « PACTE »), à son article 52 *bis* A. En fonction de la décision du Conseil constitutionnel sur ce projet de loi, votre rapporteur sera donc peut-être amené à proposer la suppression de cet article en séance publique, pour éviter tout doublon.

*

* *

Article 25

(articles L. 121-36, L. 446-1, L. 446-1-1, L. 446-6, L. 446-7, L. 446-8, L. 446-9, L. 446-10, L. 446-11, L. 446-12, L. 446-13, L. 446-14, L. 446-15, L. 446-16 et L. 446-17 [nouveaux] et L.453-1 du code de l’énergie)

Développement du gaz et du biogaz dans les transports

Cet article modifie le code de l’énergie afin de mettre en place un mécanisme de soutien au rachat de biogaz non injecté dans le réseau de distribution de gaz naturel, d’une part, et de permettre le raccordement des stations de ravitaillement en gaz naturel véhicule (GNV) au réseau de transport de gaz, d’autre part.

1. L’état du droit

a. La place du biogaz dans le mix gazier

i. Objectifs et perspectives de croissance

Le biogaz est un gaz essentiellement produit par fermentation des déchets des installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND), ou par méthanisation de déchets agricoles. Il est donc considéré comme **une source d’énergie renouvelable**, à l’inverse du gaz naturel, qui est un hydrocarbure fossile.

L’article L.100-4 du code de l’énergie fixe comme objectif de porter à 10 % la part d’énergies renouvelables dans la consommation finale de gaz en 2030. Le projet de révision de la programmation pluriannuelle de l’énergie (PPE)

publié par le Gouvernement pose à ce jour, pour sa part, un objectif de 7 % de biogaz dans la part du gaz consommé en France en 2030.

Ces objectifs s'inscrivent dans une double logique de la politique énergétique et climatique française, en cohérence avec les engagements internationaux du pays. La première repose sur l'**augmentation de la part d'énergies renouvelables dans le mix énergétique français**, pour la porter à 32 % de la consommation finale d'énergie et à 15 % de la consommation finale de carburant en 2030. La seconde est la **réduction des émissions de gaz à effet de serre**, avec un objectif de réduction de 40 % de celles-ci en 2030 par rapport au niveau de 1990.

En 2017, 406 GWh de biogaz ont été injectés dans le réseau soit une augmentation de 89 % par rapport à l'exercice précédent⁽¹⁾. Le gisement global mobilisable à l'horizon 2030 pour la méthanisation, composé à 90 % de matières agricoles, a été évalué à 56 TWh d'énergie primaire en production de biogaz⁽²⁾.

ii. Dispositifs de soutien

La filière du biogaz est soutenue à plusieurs niveaux par les pouvoirs publics :

– **au niveau du développement de projets**, avec des aides pilotées par l'ADEME, attribuées dans le cadre du fonds déchets et du fonds chaleur. Le programme d'investissements d'avenir (PIA) finance aussi des projets de démonstrateurs et d'innovation de la filière.

– au niveau de la commercialisation :

- l'électricité produite à partir de biogaz est soumise à une obligation d'achat. Selon la taille de l'installation, elle peut être éligible à un tarif de rachat garanti pendant 20 ans (plus petits projets), ou à un prix fixé au cours d'une procédure d'appel d'offres (grands projets) ;

- tout producteur de **biogaz injecté dans le réseau** de gaz peut vendre sa production à un fournisseur à un tarif d'achat garanti jusqu'à 15 ans, composé d'une part fixe proportionnelle à la taille de l'installation et d'une prime relative à la nature des déchets valorisés.

b. Une mobilité gazière en croissance

i. Objectifs et perspective de croissance du GNV et du bioGNV

Lorsque du gaz naturel est comprimé ou liquéfié et **utilisé comme**

(1) GRDF, GRTgaz, SPEGNN, Syndicat des Energies Renouvelables, Teréga, mars 2018. Panorama du gaz renouvelable au 31 décembre 2017. <http://www.grtgaz.com/fileadmin/plaquettes/fr/2018/Panorama-du-gaz-renouvelable-2017.pdf>

(2) SOLAGRO et INDDIGO, ADEME, avril 2013. Estimation des gisements potentiels de substrats utilisables en méthanisation. <https://www.ademe.fr/estimation-gisements-potentiels-substrats-utilisables-methanisation>

carburant, on parle alors de « **gaz naturel véhicule** » (GNV) ou, s'il s'agit de biogaz, de **bioGNV**. Le GNV et le bioGNV sont considérés comme des « carburants alternatifs » au pétrole par le décret n° 2017-1673 portant transposition de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, dans l'objectif de décarbonation du secteur des transports engagé après la signature de l'accord de Paris.

Selon certaines études, le GNV est considéré comme jusqu'à 23 % moins émetteur de dioxyde de carbone que l'essence, et jusqu'à 7 % moins émetteur que le gazole sur le segment des voitures particulières⁽¹⁾. Par ailleurs, le GNV n'émet **pratiquement pas de particules fines et peu d'oxydes d'azote**⁽²⁾, ce qui lui confère un fort avantage compétitif en matière de lutte contre la pollution de l'air. En ce qui concerne le bioGNV, le **bilan carbone de son cycle de vie est considérablement réduit**⁽³⁾ en raison de son mode de production. En effet, la matière organique d'origine végétale utilisée pour la méthanisation capte du dioxyde de carbone pendant son cycle de vie, et le libère lors de la combustion.

La PPE fixe comme objectif pour 2023 d'atteindre **3 % de poids lourds circulant au GNV, et 20 % de bioGNV dans la consommation finale de GNV**. Ces objectifs nécessitent le développement d'infrastructures de ravitaillement sur le territoire. L'objectif gouvernemental fixé dans le cadre d'action national pour les carburants alternatifs de 2017 s'élève à 80 points de ravitaillement GNV sous sa forme comprimée dite « GNC » en 2020 et 115 en 2025, mais certains acteurs industriels estiment qu'il est possible d'atteindre 250 points d'avitaillement GNC dès 2020. Au 31 décembre 2018, on comptait déjà **94 points d'avitaillement GNC**⁽⁴⁾ en France.

ii. Dispositifs de soutien

La filière du GNV est soutenue par les pouvoirs publics à un triple niveau :

– pour favoriser l'acquisition de véhicules GNV par les entreprises.

Un suramortissement des poids-lourds et utilitaires GNV est proposé aux professionnels depuis 2016. Selon le modèle, il peut permettre de déduire entre 20 % et 60 % de la valeur du véhicule du résultat imposable de l'entreprise ;

(1) Bureau d'études et de conseil "thinkstep" pour NGVA (association européenne de représentation de la filière mobilité GNV), 2018. Greenhouse gas intensity of natural gas. <http://ngvemissionsstudy.eu/>.

(2) ADEME, octobre 2018. Consommations de carburant et émissions de CO₂ des véhicules particuliers neufs vendus en France. <https://www.ademe.fr/consommations-carburant-emissions-co2-vehicules-particuliers-neufs-vendus-france>.

(3) GRDF, ADEME, 2015. Evaluation des impacts GES de l'injection du biométhane dans les réseaux de gaz naturel. <https://www.grdf.fr/documents/10184/1502679/Evaluation+des+impacts+GES+de+l%E2%80%99injection+du+biom%C3%A9thane+dans+les+r%C3%A9seaux+rappport+final+et+r%C3%A9sum%C3%A9+07.04.2015.pdf/d1df4981-c7dc-460d-ad97-22a02d7eaa4a>.

(4) Chiffres communiqués à votre rapporteur par l'Association française du gaz naturel pour véhicules

– **pour réduire le coût du plein pour le consommateur.** Le GNV bénéficie d'un gel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) jusqu'en 2022, accroissant sa compétitivité par rapport aux carburants traditionnels. Cet avantage est néanmoins atténué par le gel de la hausse de la TICPE pour tous les carburants, finalement décidée lors de l'adoption de la loi de finances pour 2019. Les professionnels peuvent en outre récupérer la TVA sur le carburant ;

– **pour faciliter l'installation d'infrastructures d'avitaillement.** L'appel à projets « Solutions intégrées de mobilité GNV » de l'ADEME vise à déclencher l'installation de stations de ravitaillement lorsque les conditions économiques locales légitiment une intervention publique. Ayant mobilisé 30 millions d'euros d'aides d'État, il devrait permettre la mise en service de 100 stations GNV d'ici quatre ans selon l'étude d'impact du présent projet de loi.

2. Les dispositions du projet de loi initial

a. Un complément de rémunération ouvert au biogaz non injecté

Le soutien financier à la production de biogaz, régi actuellement par les articles L. 446-1 et suivants du code de l'énergie, **n'est possible qu'en cas d'injection dans le réseau de gaz naturel.** Le droit existant exclut donc du mécanisme d'obligation d'achat le biogaz non injecté, et par conséquent une **utilisation directe à proximité du site de production.** Cette situation peut constituer un frein à l'atteinte des objectifs de développement de la filière, au vu du gisement de biométhane dans des zones non raccordées au réseau, estimé entre 1 et 2 TWh en 2023⁽¹⁾. En effet, 26 000 des 36 000 communes françaises ne sont pas raccordées au réseau gazier. 90 % d'entre elles sont situées en zones rurales, généralement propices à la collecte de déchets agricoles méthanisables.

Pour l'heure, les projets de méthanisation dans les zones non connectées au réseau gazier tendent à procéder par injection indirecte, avec un portage par camion du biogaz produit jusqu'à un point d'injection. En plus d'être moins efficace d'un point de vue énergétique, cette méthode engendre des coûts supplémentaires pour le producteur, qui ne sont pas pris en charge par le tarif de rachat du biogaz injecté. Ce contexte représente donc un frein important au développement du biogaz dans ces zones.

Le dispositif du projet de loi initial proposait donc d'autoriser le Gouvernement à légiférer par ordonnance afin de mettre en place un mécanisme de soutien au biogaz non injecté dont les caractéristiques permettraient son injection potentielle. Le Gouvernement disposait d'un délai d'un an pour publier cette ordonnance, puis d'un délai de trois mois pour déposer un projet de loi de ratification. D'après l'étude d'impact jointe au projet de loi, le

(1) Contributions du Club Biogaz ATEE et de la société Cryo Pur lors de l'atelier Biogaz 2017, citées par l'étude d'impact du projet de loi.

Gouvernement prévoit un coût global de soutien public aux installations de biogaz non injecté de l'ordre de **100 millions d'euros par an à l'horizon 2023**.

b. Le raccordement au réseau de transport de gaz naturel des stations de ravitaillement en GNV

Le projet de loi initial prévoyait, en outre, de modifier l'article L. 453-1 du code de l'énergie afin de permettre un **raccordement des stations de ravitaillement en GNV au réseau de transport de gaz naturel**. Le droit existant n'autorise que leur raccordement au réseau de distribution, sauf si l'importance du volume à injecter le rend impossible.

Les **alinéas 49 et 50** visent ainsi à réduire le coût de la compression du carburant pour les opérateurs de stations de ravitaillement. Ceux-ci investissent effectivement dans des compresseurs portant la pression du réseau jusqu'à celle du réservoir des véhicules GNV, soit environ 200 bars. Or, le réseau de transport de gaz naturel présente une pression de 45 bars, qui est donc supérieure à celle du réseau de distribution située en 4 et 16 bars. Il existe ainsi un différentiel moins important entre la pression d'un réservoir GNV et celle du réseau de transport, ce qui permettrait une **réduction des coûts de compression pour les stations de ravitaillement en GNV**. Cette disposition a ainsi vocation à favoriser économiquement le déploiement de ces infrastructures.

3. Les modifications apportées par le Sénat

Le Sénat s'est montré favorable aux deux mesures proposées mais a introduit plusieurs modifications.

Il a tout d'abord choisi de supprimer le recours des ordonnances, pour introduire directement dans la loi un mécanisme de soutien au biogaz non injecté aux **alinéas 1 à 48**. Ce choix est justifié par la nécessité de légiférer rapidement afin de répondre aux enjeux économiques et environnementaux du déploiement du biogaz.

Les **alinéas 2 à 15** procèdent ainsi à différentes coordinations juridiques permettant l'insertion dans le code de l'énergie d'un complément de rémunération pour le biogaz non injecté. L'**alinéa 3** dispose notamment que la mise en œuvre de ce mécanisme constitue une charge imputable aux obligations de service public des entreprises du secteur du gaz, compensée par l'État.

Les **alinéas 14 et 32** prévoient le contrôle des installations de production de biogaz bénéficiant d'un tarif de rachat ou d'un complément de rémunération afin de vérifier leur conformité à la réglementation et à leurs contrats. Des décrets en Conseil d'État devront préciser les modalités de ce système de contrôle.

Les **alinéas 16 à 48** créent ensuite une section consacrée au complément de rémunération pour la vente de biogaz non injecté dans le code de l'énergie. Il est précisé que **ce complément viendra couvrir la différence entre le prix de**

marché du gaz naturel et le coût de production du biogaz. Le tarif moyen de rachat du biogaz se situe autour de 100 euros par MWh, pour un prix de marché du gaz naturel moyen d'environ 30 euros par MWh en 2018⁽¹⁾.

Les installations de production de biogaz éligibles à ce complément de rémunération sont définies aux **alinéas 20 et 21**. Il pourra s'agir d'installations de production par méthanisation en digesteur de produits ou déchets non dangereux – généralement agricoles –, ou des installations de stockage des déchets non dangereux utilisant des déchets ménagers.

L'**alinéa 22** exclut, en revanche, du complément de rémunération les installations de production de biogaz qui bénéficient déjà d'un dispositif de soutien, comme l'obligation d'achat pour l'électricité produite à partir de biogaz, l'obligation d'achat de biogaz injecté, ou les contrats de rachats de biogaz injecté accordés à la suite d'appels d'offres.

Certaines modalités pratiques de mise en œuvre du complément de rémunération sont précisées par les **alinéas 23 à 31**. Le niveau de ce dernier, révisable périodiquement, devra ainsi intégrer plusieurs facteurs comme les coûts d'investissements, d'exploitation et de contrôle représentatifs de la filière, les recettes de l'installation et la participation de celle-ci à l'atteinte des objectifs de la politique énergétique. Le complément de rémunération ne pourra mener à générer des recettes excessives, aussi pourra-t-il être subordonné à la renonciation du producteur à certaines aides financières ou fiscales. Une installation ne pourra bénéficier qu'une seule fois de ce mécanisme de soutien, pour une durée maximale de vingt ans.

Deux phases de déploiement de ce complément de rémunération sont organisées par les **alinéas 34 et 37**, avec une première phase d'appel à projets puis une phase d'appel d'offres, auxquelles l'autorité administrative pourra recourir si les objectifs de la PPE en matière de capacité de production de biogaz ne sont pas atteints. La CRE fixera les conditions du complément de rémunération selon des modalités qui devront être précisées par la voie réglementaire.

Les critères qui devront présider à la sélection des lauréats des appels d'offres sont néanmoins déjà précisés aux **alinéas 39 à 47**. Ils ont trait :

- au prix du biogaz produit ;
- à la solidité technique et financière du projet ;
- à la pertinence du site ;
- à l'efficacité énergétique ;

(1) Engie Biogaz, 2018. *Valoriser au mieux sa production de biométhane pour optimiser son projet.*
http://atee.fr/sites/default/files/presentation_frederic_terrisse_engie_biogaz.pdf.

- à l'impact environnemental et à la compatibilité avec les objectifs de la PPE ;

- à la disponibilité de la matière méthanisable sur le territoire du projet ;

- et à la part du capital de l'entreprise détenue par ou proposée à des habitants locaux et des collectivités territoriales ;

Enfin, le Sénat a introduit à l'**alinéa 50** un critère de justification économique du raccordement d'une station de ravitaillement en GNV au réseau de transport plutôt qu'au réseau de distribution, afin de mieux encadrer cette pratique.

4. Les modifications apportées par la commission des affaires économiques

Outre neuf amendements rédactionnels, la commission a adopté trois amendements de votre rapporteur.

Un amendement a ainsi précisé que le complément de rémunération pour les producteurs de biogaz non injecté serait **réservé à la production qui est majoritairement destinée aux usages liés à la mobilité**. Par ce fléchage, votre rapporteur souhaite que le dispositif du complément de rémunération serve à encourager une utilisation accrue du biogaz dans les transports, en tant qu'énergie de transition moins polluante par rapport à l'essence et au diesel.

À l'initiative de votre rapporteur, la commission a, par ailleurs, adopté deux amendements afin de préciser et simplifier l'application de la dérogation relative au raccordement des stations de ravitaillement en GNV. Un premier amendement a ainsi réservé cette dérogation aux **nouvelles stations** créées après la présente loi, afin d'éviter que d'anciennes stations profitent de cette dérogation pour changer de raccordement et fassent peser sur la collectivité le surcoût induit. Le second amendement a supprimé l'ajout du Sénat conditionnant le bénéfice de cette dérogation à un critère de pertinence économique. Cet ajout semble inutile en pratique et flou à définir juridiquement. Votre rapporteur craint qu'il soit susceptible de retarder encore l'application de cette dérogation, pourtant urgente pour débloquer certains projets structurants.

EXAMEN EN COMMISSION

I. DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa séance du mardi 7 mai 2019, la commission a procédé à l'examen pour avis du projet de loi, adopté par le Sénat, d'orientation des mobilités (n° 1831, sur le rapport de M. Damien Adam, rapporteur pour avis.

M. le président Roland Lescure. Mes chers collègues, je souhaite officiellement la bienvenue à Mme Typhanie Degois, qui rejoint la commission des affaires économiques en lieu et place de M. Benoît Potterie. La parité progresse donc au sein de cette commission – et régresse au sein de la commission des finances...

Notre commission s'est saisie pour avis de quinze articles du projet de loi d'orientation des mobilités, se rattachant à ses compétences touchant à l'énergie, à l'innovation, au numérique ou encore au tourisme ; ce texte est renvoyé au fond à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le bureau de cette dernière a toutefois confié à notre commission une délégation dite « au fond » sur les articles 23 *bis* et 25 ayant pour objet, respectivement, la recharge des véhicules électriques et le développement du gaz et du biogaz dans les transports. Ce faisant, la commission du développement durable s'engage à reprendre tels quels les amendements adoptés par notre commission sur ces deux articles.

Après une présentation d'une dizaine de minutes de notre rapporteur pour avis, M. Damien Adam, nous aurons une discussion générale faisant intervenir les orateurs de groupe pour quatre minutes chacun et les députés qui le souhaitent pour deux minutes. Nous passerons ensuite à l'examen des articles.

La commission a été saisie initialement de 163 amendements. 12 ont été retirés. 60 ont été déclarés irrecevables ; parmi ces derniers, 2 ont été déclarés irrecevables en raison de leur violation de l'article 38 de la Constitution relatif aux ordonnances, les autres s'inscrivaient hors du champ de la saisine pour avis de notre commission : ces derniers amendements peuvent donc être redéposés par leurs auteurs auprès de la commission du développement durable, dont le délai de dépôt sur ce texte expire le jeudi 9 mai à dix-sept heures. Il nous reste donc 91 amendements à examiner.

Monsieur le rapporteur pour avis, vous avez la parole.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Chers collègues, je suis très heureux que la commission des affaires économiques se soit saisie pour avis de ce

projet de loi d'orientation des mobilités et très honoré d'avoir été désigné rapporteur pour avis.

Cette loi, annoncée pendant la campagne présidentielle et fruit de dix-huit mois de concertation, a pour ambition de réorienter notre politique des mobilités vers les mobilités du quotidien dans tous les territoires et pour tous les Français. Ce faisant, elle apporte une réponse forte à un constat connu et partagé : la politique des transports ne répond plus aujourd'hui aux réalités du pays et aux besoins des citoyens, en particulier ceux les plus éloignés des centres-villes.

En effet, en moins de dix ans, le sentiment d'inégalité entre les territoires s'est accru en raison d'investissements orientés vers les liaisons entre les métropoles, au détriment des territoires ruraux dépourvus de solutions de mobilité ou des quartiers enclavés.

En moins de dix ans, le secteur de la mobilité a connu des transformations profondes liées aux nouvelles technologies et aux nouveaux usages, comme le véhicule électrique, le transport à la demande ou l'autopartage, nécessitant une adaptation de nos textes de loi.

Enfin, en moins de dix ans, la sensibilisation à l'urgence climatique a progressé, à l'heure où le transport, premier secteur émetteur de CO₂, reste à l'origine de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. C'est à ces différents défis que le présent projet de loi apporte des réponses nombreuses et concrètes.

La commission des affaires économiques s'est saisie pour avis de quinze articles au titre de ses compétences en matière d'industrie et d'énergie. Je ne doute pas que notre commission saura apporter une contribution éclairée sur ce texte, à travers sa connaissance du monde économique, de l'industrie et de l'innovation.

En outre, cette saisine trouve sa cohérence à travers l'ambition de faire émerger des solutions, des mobilités plus propres, plus innovantes, et de développer de réelles alternatives à la voiture individuelle thermique. L'industrie des transports, en particulier l'industrie automobile, se trouve à un carrefour de son histoire et à l'aube d'une révolution comparable à celle qui a vu le passage de l'hippomobile à l'automobile au début du XXe siècle. Cette révolution est triple et comprend le passage à une motorisation majoritairement électrifiée, le développement du véhicule autonome et l'apparition de nouveaux usages rendus possibles par les deux ruptures technologiques précédentes.

Cette révolution industrielle se conjugue avec l'inscription d'objectifs écologiques ambitieux fixés par l'Union européenne et la France. La France s'est ainsi engagée à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et à mettre fin à la vente de véhicules émettant des gaz à effet de serre d'ici à 2040. L'Union européenne a, quant à elle, adopté l'obligation pour les constructeurs automobiles de mettre sur le marché européen à partir de 2020 des véhicules particuliers neufs émettant en moyenne moins de 95 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre

parcouru, sachant que la moyenne française était de 118,5 grammes fin 2017. La méconnaissance de ce taux expose les constructeurs à des sanctions financières conséquentes. En cohérence, le contrat stratégique de la filière automobile 2018-2022 s'engage à multiplier par cinq d'ici à 2022 les ventes annuelles de véhicules 100 % électriques.

Afin de nous donner les moyens de remplir ces objectifs, le projet de loi comprend une série de nouvelles mesures fortes de soutien aux mobilités plus propres.

Tout d'abord, il entend faciliter et encourager l'installation de bornes de recharge électriques. Les bornes sont un point essentiel du développement de la mobilité électrique. La peur de se retrouver sans point de charge à proximité est le premier frein psychologique à l'acquisition d'un véhicule électrique. Ainsi, pour accompagner la hausse à venir des ventes de véhicules électriques et atteindre l'objectif de 100 000 bornes, un changement d'échelle est nécessaire. C'est la raison pour laquelle les articles 23 et 24 du présent projet de loi mettent en œuvre trois engagements du Gouvernement inscrits dans le contrat stratégique de la filière automobile précédemment cité.

Tout d'abord, la prise en charge des coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique publiques *via* le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE) est portée de 40 à 75 %. Le niveau de prise en charge devra notamment être subordonné aux besoins d'équipement du territoire. Cette mesure ayant été prévue pour une durée de trois ans et le projet de loi ayant pris un peu de retard depuis sa rédaction, je proposerai une application de la mesure jusque fin 2022, contre 2021 dans le projet initial.

Ensuite, les obligations de pré-équipement et d'équipement en borne des bâtiments neufs ou rénovés sont renforcées. Ayant constaté qu'aucune mesure de contrôle n'était prévue concernant ces obligations, je vous proposerai, par amendement, d'inclure ces obligations dans le champ d'application du contrôle du respect des règles de construction.

Enfin, le droit à la prise bénéficiant aux occupants de places de stationnement d'un immeuble collectif sera clarifié et élargi. Le texte entend ainsi rendre effectif et équitable le droit à la prise pour tous les citoyens car, aujourd'hui, obtenir l'autorisation d'installer une borne de recharge dans sa copropriété est un véritable chemin de croix. Le droit actuel prévoit un délai maximal de neuf mois entre la demande initiale d'un locataire ou occupant de bonne foi et la réponse du syndic : de tels délais sont clairement incompatibles avec les délais d'acquisition d'un nouveau véhicule. C'est pourquoi je vous proposerai un amendement afin de réduire le délai de réponse du syndic à trois mois.

Par ailleurs, l'application actuelle du droit à la prise est susceptible de créer des inégalités entre les occupants d'un même immeuble collectif. Au-delà de

deux ou trois emplacements équipés par des bornes de recharge, le système électrique commun de l'immeuble doit en effet être adapté pour augmenter sa puissance. Si les premiers occupants peuvent assumer seuls les coûts consistant à tirer un câble et à brancher leur prise sur le tableau électrique, à partir d'un certain seuil, le copropriétaire se heurtera à la nécessité de revoir l'ensemble du système électrique, à un coût bien supérieur, et ne pourra donc pas exercer son droit individuel à la prise. Mon intime conviction est que l'installation d'infrastructures collectives dans les parkings, dans l'ensemble des copropriétés, est inévitable à long terme. Si nous voulons que le véhicule électrique se déploie conformément aux objectifs que s'est fixés la France, l'équipement des copropriétés en infrastructures collectives est le seul moyen de permettre le développement de véhicules électriques pour tous et de garantir l'égalité entre les citoyens. Je n'ai cependant pas proposé d'obliger les copropriétés à s'équiper d'une telle infrastructure collective ; les coûts des travaux, de 5 000 à 10 000 euros par copropriété, constitueraient une obligation trop lourde, difficilement supportable pour l'ensemble des copropriétés.

Ensuite, le Sénat, par l'article 25 *bis* A, a souhaité imposer aux régions, *via* les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), la définition d'un cadre de déploiement des bornes de recharge de véhicules électriques et de stations d'avitaillement de gaz pour véhicules. Je partage cette volonté de planification et de coordination. Cependant, il ne me semble pas opportun d'alourdir le document déjà très fourni qu'est le SRADDET ; ces plans de déploiement de bornes et de stations pourraient être intégrés dans les contrats opérationnels de mobilité conclus à l'échelle de chaque bassin de mobilité entre la région, les autorités organisatrices de mobilité, les syndicats mixtes de transport et les départements concernés, prévus à l'article 4 du texte.

Au reste, les mesures du texte ne se limitent pas à la mobilité électrique, qui ne peut encore couvrir l'ensemble des usages. Le texte prévoit ainsi un soutien au gaz naturel pour véhicules, GNV et bioGNV, énergie de transition et de niche particulièrement adapté aux poids lourds, aux autobus et aux véhicules industriels. Comme pour le véhicule électrique, le développement du gaz et du biogaz dans les transports passe par la réalisation dans les trois ou quatre prochaines années d'un réseau de stations d'avitaillement adapté. C'est pourquoi l'article 25 sur lequel notre commission est saisie au fond crée un dispositif de complément de rémunération pour les producteurs de biogaz par méthanisation ou stockage de déchets dont le biogaz ne peut être injecté dans les réseaux de gaz naturel faute de réseau. Il prévoit également que les stations GNV puissent être raccordées aux réseaux de transport de gaz au lieu du réseau de distribution, ce qui est aujourd'hui la règle, afin de réduire les coûts de compression et de bénéficier des hautes pressions offertes par les réseaux de transport.

Par ailleurs, le Sénat a souhaité introduire de nouvelles obligations pour le verdissement des flottes. Dans la réglementation actuelle, l'État se voit imposer l'obligation d'acquérir au moins 50 % de véhicules à faibles émissions lors du

renouvellement de ses flottes ; pour les collectivités, ce taux est de 20 %. Le Sénat a durci les obligations applicables aux loueurs de véhicules, aux taxis et voitures avec chauffeur (VTC) à partir de 2022, en portant de 10 à 20 % la part minimale de véhicules propres devant être acquis lors du renouvellement de leur flotte. De plus, il a introduit une nouvelle obligation pour les entreprises ayant plus de cent véhicules, qui devront accueillir au moins 10 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes à partir de 2025. Je proposerai par un amendement d'aller plus loin s'agissant des entreprises, en portant à 20 % le taux minimal d'acquisition à compter de 2025, afin que le taux soit uniforme pour tous les acteurs, à l'exception de l'État central, qui se doit d'être vertueux, avec un taux de 50 %.

Pour rendre ces obligations pleinement effectives, je proposerai aussi de les assortir d'un mécanisme de sanction et de suivi public inspiré du principe du *name and shame*. Sans sanction prévue dans la loi, ces obligations risqueraient en effet de ne demeurer que théoriques.

Troisième point, le texte crée un cadre juridique favorable aux innovations en matière de véhicules autonomes et connectés. La deuxième grande révolution mise en œuvre actuellement dans l'industrie automobile réside dans l'automatisation des véhicules. La loi PACTE adoptée en lecture définitive par l'Assemblée nationale le 11 avril dernier assouplissait le cadre juridique permettant l'expérimentation de véhicules autonomes sur les voies publiques, afin de les encourager et de les faciliter ; l'article 12 du présent projet de loi procède au passage à l'étape suivante en habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnances pour définir un cadre juridique pérenne permettant la circulation à l'usage commercial sur la voie publique de véhicules partiellement ou totalement automatisés. D'après les dernières projections, des véhicules autonomes de niveau 3 pourraient être commercialisés en 2020 et des véhicules de niveau 4, actuellement à l'essai, pourraient l'être d'ici à 2022.

Enfin, selon moi, une loi d'orientation des mobilités se doit de fixer des objectifs de long terme ambitieux et de déterminer le cadre de l'action publique pour les années à venir. À ce titre, il me paraît primordial d'inscrire dans la loi l'objectif de fin de la vente des véhicules émettant des gaz à effet de serre à l'horizon 2040. Cette inscription doit s'accompagner de la fixation d'objectifs intermédiaires vérifiables pour que les pouvoirs publics fassent régulièrement le point sur les perspectives d'atteindre cet objectif en 2040 et sur la nécessité d'adapter nos politiques publiques.

De la même manière, il est nécessaire d'anticiper les prochains défis technologiques associés au déploiement massif des véhicules électriques et, à ce titre, d'encourager la bidirectionnalité des flux d'électricité entre les bornes et les véhicules. Cette technologie, surnommée *vehicle to grid* (V2G), permet aux batteries des véhicules électriques branchées de servir de capacité de stockage pour le réseau électrique. Elle est une solution d'avenir pour la gestion du réseau électrique, en particulier dans le cadre de déploiement des énergies renouvelables

dont les capacités de production ne sont pas constantes. Ce projet de loi est l'occasion de donner une impulsion en la matière afin d'encourager le développement des véhicules électriques acceptant la bidirectionnalité des flux d'électricité.

M. le président Roland Lescure. La parole est aux orateurs des groupes.

Mme Célia de Lavergne. Ce projet de loi « Mobilités » est un projet de loi très attendu, d'abord parce qu'il est la résultante des Assises nationales de la mobilité qui se sont tenues fin 2017 : c'est un travail des professionnels comme des citoyens dans les territoires, et nous sommes de nombreux députés, notamment à La République en Marche, à avoir organisé des ateliers législatifs citoyens partout sur les territoires. Il est très attendu également par nos concitoyens, qui ont largement exprimé leur inquiétude face à l'évolution des prix à la pompe, sujet qui a mobilisé les Françaises et les Français et pour lequel nous apportons aujourd'hui des réponses pratiques et concrètes dans ce projet de loi.

Le manque de solutions de mobilité est une source d'inégalité, d'injustice, de fragilité et parfois de fracture territoriale. Il est donc essentiel d'apporter dans ce projet des réponses concrètes, en particulier pour les territoires ruraux. C'est aussi un enjeu économique et c'est la raison pour laquelle notre commission s'est saisie pour avis. On parle de filières industrielles, économiques, à structurer ; certaines déjà déployées, d'autres à faire émerger, comme l'hydrogène, dont on sait qu'il est un enjeu important et une solution alternative au tout électrique.

Nous sommes face à une urgence environnementale : vous l'avez rappelé, Monsieur le rapporteur pour avis, et je tiens à souligner la qualité de votre propos préliminaire ainsi que du rapport que vous avez produit. Pas moins de 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre en France sont directement liées au transport. Les Français nous ont d'ailleurs interpellés, lors du Grand débat, sur l'urgence écologique. Ce projet de loi est l'occasion de leur apporter une réponse et d'accélérer le rythme en posant le principe de la fin des ventes de véhicules polluants d'ici à 2040.

Nous sommes donc à un moment clé, à la fois politique et technologique. Moment clé politique : dans ce projet de loi, l'État réinvente sa manière d'intervenir. Il inscrit les financements sur dix ans de ses politiques d'infrastructures de transports et de mobilité ; il propose des outils pour faciliter les politiques de mobilité et mobiliser l'ensemble des acteurs. On sait que les solutions sont diverses sur le territoire et qu'elles doivent rassembler tous les acteurs. C'est aussi un moment clé technologique : des filières émergent, qu'il faut structurer, accompagner, accélérer. Dans ce moment clé, il faut donc faire preuve d'ambition et de méthode. C'est l'objet de ce projet de loi et nous avons hâte d'en commencer l'examen.

M. Julien Dive. Oui, la mobilité est un enjeu pour les territoires, particulièrement les territoires ruraux et enclavés où la mobilité est ce qui permet

d'accéder aux soins, à la formation, à l'emploi, et de créer du tissu économique. Dans un contexte comme celui que nous connaissons, la mobilité, avec en toile de fond l'enjeu de l'empreinte environnementale, est d'autant plus cruciale.

Des annonces et des propositions sont faites dans ce projet de loi, mais on peut se poser la question des moyens dégagés pour financer les infrastructures : ainsi le projet Lyon-Turin, ou encore le canal Seine-Nord Europe que nous attendons depuis de nombreuses années dans les Hauts-de-France.

Il y a aussi des ratés. Pour un projet qui a pris dix-huit mois de travail, émanant des Assises nationales de la mobilité de septembre 2017, on aurait pu s'attendre à un texte complet ne ratant aucun sujet. Or le superéthanol manque cruellement d'affichage dans ce texte. Au moment où les salariés des sucreries manifestent, aujourd'hui même, devant l'ambassade d'Allemagne à Paris, où nous nous battons pour sauver des sites de sucrerie en Normandie et en Picardie, où les agriculteurs sont de plus en plus inquiets pour leurs débouchés dans la filière betterave-sucre, l'éthanol apporte une réelle solution pour la mobilité comme pour nos exploitations agricoles. Le superéthanol, je le rappelle, c'est une réduction de 50 % des gaz à effet de serre et de 90 % des émissions de particules fines. Nous sommes certes attachés au développement des véhicules électriques et à d'autres solutions telles que l'hydrogène, mais il ne faut pas non plus oublier des solutions telles que le superéthanol. Nous souhaitons réaffirmer que c'est un enjeu économique pour nos territoires.

M. Max Mathiasin. Le texte dont nous allons débattre est l'un des projets de loi les plus attendus de cette législature. De la mobilité dépendent en effet beaucoup d'aspects de la vie de nos concitoyens : le travail, les liens socio-économiques, les liens amicaux, l'accès à la culture et aux loisirs... L'offre de transport est un enjeu particulièrement important en milieu rural, où les Français sont souvent sans alternative à la voiture pour aller travailler. Certains d'entre eux sont même assignés à résidence à cause des zones blanches de la mobilité. C'est notamment dans cette inégalité en matière de déplacement que le mouvement social que nous connaissons depuis plusieurs mois a pris ses racines. Ce projet de loi entend y répondre en proposant une nouvelle carte des compétences et des solutions de déplacement innovantes pour limiter l'usage de la voiture personnelle et respecter nos engagements en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Pour la partie du texte qui nous intéresse aujourd'hui, la commission des affaires économiques est saisie au fond de plusieurs articles relatifs à l'énergie et qui recueillent l'assentiment du groupe MODEM et apparentés. Nous défendons, en effet, depuis plusieurs mois, un mix énergétique intelligent destiné à développer une palette d'énergies plus respectueuse de l'environnement, tout en soutenant des filières pourvoyeuses d'emplois. Les articles en question vont tout à fait dans ce sens puisqu'ils visent à favoriser le développement des carburants alternatifs grâce à l'émergence d'unités de méthanisation éloignées des réseaux de gaz, à l'élargissement des possibilités de raccordement des stations de

ravitaillement aux réseaux de transport pour accélérer le maillage du territoire, à la prise en compte du déploiement des stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé, au fléchage des certificats d'économie d'énergie vers le secteur des transports pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Ces articles envoient un signal positif aux constructeurs automobiles. Ils favorisent la diversité d'énergies en fonction des usages, dans un objectif unique de transition écologique et énergétique.

J'ai déposé au nom de mon groupe plusieurs amendements qui visent à mettre en place un dispositif de soutien au biométhane non injecté dans les réseaux, seulement pour un usage mobilité et uniquement lorsque les réseaux de gaz sont trop éloignés.

De même, les carburants alternatifs sont divers et il importe que tous soient représentés dans le texte : l'électricité et le gaz mais également l'hydrogène. De nombreuses études attestent du rôle que peuvent jouer les carburants alternatifs tels que les GNV et bioGNV, l'hydrogène et les biocarburants, dans l'atteinte de plusieurs objectifs de la politique énergétique, qu'il s'agisse de la baisse des émissions de gaz à effet de serre, de la réduction de la consommation énergétique primaire des énergies fossiles, du relèvement de la part des énergies renouvelables ou encore de la contribution aux objectifs de réduction de la pollution atmosphérique. C'est la raison pour laquelle je me réjouis de l'article 8 qui vise à favoriser le développement des bioGNV et de l'hydrogène dans les territoires de Guadeloupe, de Martinique, de Guyane et de La Réunion. Ces avancées doivent être soutenues et encouragées.

M. Antoine Herth. Je salue l'initiative du Gouvernement de présenter une loi d'orientation sur la mobilité, tant il est besoin de fixer un horizon sur un sujet très complexe et qui touche le quotidien de nos concitoyens. S'il y a peut-être un article qu'il faudrait mettre en avant plus que les autres, c'est l'article 1^{er} du titre I^{er} concernant le droit à la mobilité. Je suis convaincu que les régions font un travail très intéressant avec les SRADDET ; en revanche, lorsqu'on regarde ces dossiers, on se rend compte qu'il y a beaucoup de « trous dans la raquette » en matière de mobilisation des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Nous avons donc réellement besoin d'organiser les compétences pour apporter des réponses adaptées à la problématique de chaque territoire.

Nous pouvons bien sûr nous réjouir du fait que le Gouvernement programme sur le long terme les investissements dans les infrastructures. Cependant, la question du financement, en particulier celui du transfert modal, va se reposer très vite. Nous avons quelques souvenirs de diverses taxes qui ont connu un destin funeste ; il faudra également clarifier cet aspect des choses.

Ce qui me paraît très important pour notre commission, c'est le défi industriel qui se trouve derrière cette transformation de nos modes de transport. Dans une publication automobile parue il y a peu, j'ai lu une étude qui comparait des véhicules diesel récents à des véhicules essence de même génération ; en

réalité, les véhicules diesel émettent aujourd'hui moins de CO₂ et moins de NO_x que des véhicules essence. Cela montre qu'il ne faudrait pas passer trop vite sur les efforts déployés par l'industrie pour « purifier » les véhicules. En tout cas, se posera la question de l'E85 ; le groupe UDI, Agir et Indépendants déposera un amendement sur ce sujet.

Sur l'hydrogène, peut-être faudrait-il se poser la question de la manière dont il est produit, à savoir du craquage du gaz ; il est dommage d'avoir recours à une ressource fossile pour produire un gaz qui, lui, est totalement propre.

En ce qui concerne l'électricité, il faut évidemment améliorer le maillage des bornes sur l'ensemble du territoire car c'est aujourd'hui un facteur limitant. Il faudrait également se poser la question de la fabrication des batteries ; j'ai vu avec intérêt que le ministre de l'économie avait signé un projet de pôle européen de construction de batteries. C'est un sujet majeur auquel notre commission doit porter toute son attention.

Par ailleurs, je voudrais connaître votre point de vue concernant les propos de M. Carlos Tavares, qui a annoncé que le groupe PSA stoppait ses investissements dans le développement de véhicules autonomes. Se pose également la question de la manière dont on assure l'autonomie des véhicules, en particulier le positionnement, sachant que le réseau GALILEO ne sera opérationnel qu'en 2022. Nous avons donc quelques délais à prévoir.

Je regrette enfin, Monsieur le président, que, pour un sujet aussi important que l'automobile, nous n'ayons pas eu le temps de faire un peu de *benchmark* avec nos voisins allemands, leaders européens en matière de construction automobile. Les choix français devraient être « raccord » avec les choix allemands si nous voulons imposer une vision européenne sur ce sujet.

M. Alain Bruneel. La mobilité est une question importante, pour ne laisser aucun citoyen « sur le bord de la route », mais aussi s'agissant de l'environnement, puisque 48 000 décès par an sont dus à la pollution, en particulier aux particules fines, dont 6 600 dans la région des Hauts-de-France. Il existe une attente énorme pour mieux respirer ; il y a aussi des manifestations, où la jeunesse est particulièrement présente, qui alertent sur le climat et réclament des décisions concrètes.

Ce n'est pas la première fois que les questions environnementales sont à l'ordre du jour puisque, en 2007, le Grenelle de l'environnement fixait pour objectif d'atteindre 25 % pour la part modale du fret non routier à l'horizon 2022 ; force est malheureusement de constater que nous sommes encore loin du compte, le transport routier totalisant à lui seul 85 % des acheminements de marchandises, contre 10 % pour le rail et 2 % pour le fluvial. Entre 2000 et 2014, le fret ferroviaire a connu une diminution drastique de son activité, passant de 52 à 32 millions de tonnes de marchandises, soit une baisse de 40 %.

Concernant les voyageurs, on sacrifie également les lignes SNCF, notamment dans la ruralité ; si je prends le cas du territoire de Douai, l'objectif de la SNCF est de supprimer trois TGV Douai-Arras-Paris sur sept. Je pense qu'il faut favoriser le transport collectif, notamment par la gratuité des transports pour les scolaires, mais également en réfléchissant dès à présent à la gratuité totale.

Par ailleurs, la question de l'aménagement du territoire, dont tout le monde reconnaît l'importance, se pose également au moment de l'implantation de zones d'activité : or, souvent, on décide d'implanter une zone d'activité et c'est seulement après que l'on se préoccupe des moyens de mobilité pour s'y rendre. C'est une question très importante mais qui se représente trop souvent, et l'on n'en discute plus. Or bon nombre d'apprentis, de salariés, tous ceux qui n'ont pas de moyen de locomotion ne peuvent se faire embaucher dans une zone d'activité s'ils n'ont pas de moyens de transport pour s'y rendre. C'est une question fondamentale, à laquelle il faut réfléchir.

Enfin, je partage les réflexions concernant l'hydrogène.

M. François Ruffin. Notre commission s'est rendue au marché de Rungis dans le cadre des États généraux de l'alimentation. Nous avons parcouru les rayons de poissons, de viande, de fruits et légumes. Or nous apprenons aujourd'hui que le train qui, depuis quarante ans, apporte les fruits et légumes depuis Perpignan jusqu'au marché de Rungis risque très fortement d'être supprimé : cela revient trop cher de changer ses 82 wagons réfrigérés, ils seront donc remplacés par l'équivalent, à l'année, de 20 000 camions... C'est un choix, le choix du marché, et je ne vois pas dans le présent texte ce qui nous permettra de l'infléchir.

Si j'ai, pour être honnête, seulement survolé le projet de loi, j'ai lu en revanche la longue note de vingt-quatre pages préparée par les collaborateurs de groupe et je vois la vision qui se trouve derrière. Un collègue parlait d'horizon : j'ignore quel est l'horizon. Comment, par exemple, allons-nous parvenir à réduire les transports inutiles ? En trente ans, les transports de marchandises ont été multipliés par deux dans ce pays. Comment allons-nous les diminuer ? Je ne vois pas la réponse dans ce texte. Dans les années 50-60, le choix a été fait de basculer le fret du rail vers la route. Nous sommes aujourd'hui à 85 % de route ; en trente ans, la part du rail est passée de 30 % à moins de 10 %. Je ne vois rien dans le texte qui permette d'infléchir cette orientation.

Je ne vois rien non plus sur le transport de personnes. On dirait que le principe est acté : on fait voyager les gens dans des cars le long des lignes ferroviaires. C'était le choix de M. Macron quand il était ministre de l'économie. Ce texte ne contient rien qui permette d'y changer quoi que ce soit.

On nous parle de 14,5 milliards d'euros d'investissements dans les transports et c'est sans doute une bonne chose, mais quelle logique va prévaloir ? Sera-ce à nouveau une logique de grands projets ? Je pense qu'il faut en finir avec

les grands projets, comme le Lyon-Turin ; même dans ma région, je ne suis pas très favorable au canal Seine-Nord. La question est de savoir comment retrouver de la proximité et cela ne passe pas par des grands projets. Je ne vois rien dans le texte qui renoue avec cette proximité, avec les gares de bourg qui continuent au contraire de fermer, avec les trains de nuit que l'on continue de supprimer. Je crois beaucoup au ferroviaire. Or là, on a le sentiment qu'il s'agit de mettre un pansement sur une hémorragie de CO₂, avec 30 % des gaz à effets de serre liés aux transports, une part qui continue d'augmenter. Au lieu de nous mettre à la hauteur des ambitions, nous allons discuter aujourd'hui de bornes électriques, de trottinettes et de biogaz... Cela ne me paraît pas à la hauteur d'un enjeu dont les scientifiques nous rappellent quotidiennement le côté fatal et tragique.

Enfin, nous souhaitons poser la question du transport aérien sur les vols intérieurs, mais nos amendements ont été déclarés irrecevables... Tout simplement parce que le texte n'aborde pas la question du transport aérien. Comment se fait-il qu'un texte sur les transports ne pose pas cette question alors que les vols intérieurs augmentent chaque année de 4 % ? C'est une marginalisation de la dimension écologique.

Bref, en lisant ce texte, je ne vois pas clairement posée la question de la répartition entre le rail, la route et le transport aérien.

M. Dominique Potier. La mobilité, avec l'industrie et l'habitat, représente 80 % des causes pouvant influencer sur le changement climatique. Nous sommes donc sur un sujet absolument majeur. Le Président de la République a évoqué hier la question de la biodiversité comme une cause au moins aussi importante que le climat. Nous sommes au bord d'un risque d'effondrement majeur, qui mettrait en cause tout ce qui lie nos sociétés, tout ce qui fait notre économie. Nous sommes donc face à ce qui devrait être une priorité absolue.

Dans ce contexte, on peut se demander si ce texte sur la mobilité est à la hauteur des enjeux. Force est de constater, même si cela ne le condamne pas entièrement pour autant, que ce texte n'est pas à la hauteur. Il apporte des avancées, sur lesquelles nous conduirons un travail de discernement : ma collègue Marie-Noëlle Battistel apportera des précisions sur les questions de la montagne, sur les réseaux de proximité et sur l'hydrogène ; nous proposerons de façon pragmatique quelques éléments d'amélioration.

Cela ne nous empêche pas de souligner cinq points faibles qui touchent à des questions plus structurelles, et qui recouperont certaines des interventions précédentes, notamment celle de M. François Ruffin.

Le premier concerne le lien entre l'urbanisme et la mobilité. Les lois Grenelle et la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) avaient essayé de concilier espace et mobilité. Nous sommes loin du compte, tant dans la consommation foncière que dans les impacts d'infrastructure. Nous devons réfléchir à un urbanisme et à des modes de vie et de production qui limitent

eux-mêmes les mobilités des marchandises et des personnes, définir d'autres concepts de mobilité ; or rien dans ce texte n'y invite. Plus grave peut-être, il n'y a rien qui nous aide à penser les mobilités dans leur ensemble. Pour prendre un seul exemple, sur lequel nous avons beaucoup travaillé dans le Grand Est, c'est celui de la vallée de la Moselle et du lien entre l'axe nord, celui du Luxembourg, et celui de Lyon sur l'A31 *bis* : toutes les réflexions qui traversent la Lorraine ont buté sur une vision de l'État exclusivement centrée sur le transport automobile et routier, et qui n'envisageait pas sur ce même axe une réactivation des moyens fluviaux et ferroviaires. Il a fallu mener un combat politique pour que nous pensions globalement les mobilités et que nous renoncions à ce qui était devenu un dogme : le caractère inéluctable de la croissance du trafic routier. Bref, penser globalement l'urbanisme et la mobilité, repenser la mobilité de façon multimodale reste aujourd'hui un angle mort de nos politiques publiques, et je crains que cette loi ne permette pas de poser les problèmes en ces termes alors que c'est en amont qu'il faut traiter les sujets.

Le deuxième angle difficile, c'est celui de la fiscalité où l'on aurait pu à tout le moins poser quelques principes. Nous savons qu'en reculant sur la taxe carbone, nous avons renoncé à son utilisation intelligente, qui aurait pu être au service de la création d'infrastructures, de développement de nouvelles mobilités.

Ce renoncement va nous coûter cher au moment où, troisième point, le financement de la mutation des infrastructures et des technologies va faire défaut dans la lutte contre le changement climatique.

Quatrièmement, je n'arrive pas à comprendre que, sur le plan politique, Mme la présidente Barbara Pompili et vous-même, Monsieur le président, ayez pu acter que la question de l'aérien était irrecevable dans un projet sur les mobilités. J'ai posé il y a dix-huit mois une question au Gouvernement – et j'attends toujours la réponse – concernant la taxation du kérosène sur les vols intérieurs. Alors que c'est redevenu une question populaire avec le mouvement des « Gilets jaunes », je trouve scandaleux qu'elle ne soit pas traitée dans ce texte.

Enfin, j'appelle l'attention, dans la tradition sociale-démocrate qui est la nôtre, d'un transfert sur les collectivités et les entreprises pour les chèques mobilité durable qui dépendent par trop de la différence des richesses de ces territoires et de ces entreprises, ce qui pourrait créer une inégalité de fait pour nos concitoyens.

M. Roland Lescure. Nous avons jugé irrecevables les amendements qui ne s'appliquaient pas aux articles dont nous avons été saisis pour avis. Cela ne préjuge pas de la position de la commission du développement durable, pour laquelle la limite du dépôt des amendements est jeudi.

M. François Ruffin. Nous avons envoyé un courrier à la présidente de la commission du développement durable.

M. le président Roland Lescure. J'imagine qu'elle y répondra. Sinon, je lui demanderai les raisons pour lesquelles elle a décidé dans ce sens.

Deux autres collègues ont demandé à prendre la parole dans cette discussion générale.

M. Daniel Fasquelle. C'est un texte finalement assez décevant. Au regard des enjeux en termes de pouvoir d'achat et d'écologie, et au vu de la fracture territoriale que vivent douloureusement une partie de nos compatriotes, ce projet apporte une réponse plutôt mitigée, voire modeste.

Il est aussi peu cohérent et relativement confus. Cela s'explique puisque vous aviez préparé un texte mais le mouvement des Gilets jaunes vous a forcé d'urgence à retirer des articles et à en rajouter d'autres, ce qui donne au final une impression d'ensemble qui ne convainc pas. Mme de Lavergne a indiqué que vous aviez organisé des ateliers, le Gouvernement en a organisé aussi ; vous avez été tellement perspicaces que vous n'avez pas vu venir le mouvement des Gilets jaunes ! Cela témoigne d'une petite déconnexion...

Enfin et surtout, les objectifs poursuivis par ce texte ne sont pas financés. Nous avons tous dans nos circonscriptions, dans nos départements, des projets, notamment de rénovation de lignes ferroviaires, qui n'ont pas de financement. Dans ma circonscription, alors que l'électrification de la ligne entre Rang-du-Fliers et Amiens est inscrite au contrat de plan État-région, le Gouvernement est en train de la pousser sur le côté.

La question des trajets entre le domicile et le travail agite beaucoup la majorité, mais comment tout cela sera financé si finalement une décision est prise ? De même, vous allez passer le bébé aux intercommunalités mais on sait bien que les communautés de communes ont très peu de moyens en milieu rural ; ce n'est donc absolument pas la bonne réponse. Et quelles mesures pouvez-vous prendre face à la montée du prix des carburants ? Peut-on imaginer le cas d'une taxe flottante ? Qu'attendez-vous pour réagir à cette montée des prix ? C'est la principale question que se posent, face à leurs problèmes de mobilité, un grand nombre de nos concitoyens.

M. Pierre Cordier. L'article 1^{er} A du projet de loi dispose que l'objectif de la loi est d'« améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, renforcer les offres de déplacements du quotidien ». Je souhaite vous faire part d'inquiétudes dans nos territoires concernant les canaux, comme dans le département des Ardennes, où Voies navigables de France (VNF), principalement, évoque l'abandon de certains canaux, ce qui pose des questions d'enjeu économique et touristique pour nos territoires. Comment s'articulent les choses s'agissant de cette question des canaux, certains étant moins fréquentés que d'autres, nous en sommes conscients ? Je souhaiterais être rassuré sur ce point. Les Ardennes ne sont pas le seul territoire concerné et j'invite mes collègues à s'intéresser à cette question, car on remet en

cause la pérennité d'initiatives publiques et privées engagées à proximité de ces voies, l'aménagement de voies de circulation à vélo, la création de gîtes ruraux, etc. Ce serait vraiment un mauvais message de remettre ces voies navigables en cause.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Monsieur Dive, vous avez évoqué deux points. Le premier concernait les moyens pour financer les infrastructures. Je voudrais vous rassurer : sur l'ensemble du quinquennat, entre 2017 et 2022, nous allons augmenter de 40 %, soit 4 milliards d'euros, les moyens consacrés au financement des infrastructures. Ce n'est quand même pas anodin ; ce ne sont pas des « clopinettes », si je puis dire. Au total, ce sont donc 13,4 milliards d'euros qui vont être consacrés aux infrastructures pendant le quinquennat. Pour le quinquennat d'après, entre 2023 et 2027, 1 milliard d'euros supplémentaires sont prévus. Il s'agit donc de moyens colossaux. Rappelons tout de même qu'en matière d'infrastructures, au cours des trente années précédentes, beaucoup de promesses avaient été faites, mais qu'on avait promis beaucoup plus que ce qu'on avait en poche. Au final, il manquait 10 milliards d'euros pour régler la facture...

Pour notre part, nous avons décidé de mettre les choses sur la table, d'examiner quels sont les projets prioritaires, en l'occurrence ceux qui correspondent aux déplacements du quotidien. Autrement dit, plutôt que d'ouvrir de nouvelles lignes TGV pour ceux qui partent en vacances ou en week-end, nous allons refaire des lignes de TER et d'Intercités, nous allons rénover des routes, engager des travaux sur les nœuds ferroviaires, pour faire en sorte que les personnes qui prennent au quotidien le train ou la voiture ou qui empruntent des canaux bénéficient de véritables améliorations, et surtout aient accès à des solutions alternatives à la voiture.

Tel était l'objectif du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Celui-ci a rendu son rapport, dans lequel différents scénarios étaient décrits. C'est le scénario 2 qui a été retenu, avec l'objectif d'affecter, à partir de 2020, 500 millions d'euros supplémentaires à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Les moyens d'y parvenir, sur le plan fiscal, seront précisés par la ministre des transports à l'occasion du budget 2020.

Votre second point, Monsieur Dive, concernait le bioéthanol. Vous disiez qu'il serait dommage de rater l'occasion d'en parler. L'examen d'un texte au Parlement a justement l'avantage de permettre d'aborder tous les sujets et, si certains sont intéressants, de faire en sorte qu'ils recueillent les voix d'une majorité de parlementaires. Si le sujet nous paraît intéressant, rien n'interdit de l'intégrer dans la loi. En revanche, j'aurais tendance à remettre en cause votre chiffre de réduction 50 % des émissions de CO₂, sachant que, dans la réalité, la transformation des végétaux en carburants procède d'une démarche plus incrémentale que révolutionnaire ; mais nous aurons l'occasion d'y revenir. Sachez tout de même que l'investissement pour l'acquisition d'un boîtier

permettant d'adapter un moteur au bioéthanol est limité : au vu de son prix et compte tenu de la différence de coût existant entre le carburant au bioéthanol et les carburants classiques – la fiscalité étant beaucoup moins élevée sur le premier que sur les seconds –, quelques mois suffisent pour l'amortir. C'est une manière d'inciter au développement de ce produit. Je crois d'ailleurs savoir que, depuis de nombreux mois, les bioéthanol connaissent une croissance très forte.

Monsieur Herth, s'agissant du droit à la mobilité, vous avez totalement raison : depuis très longtemps, les collectivités se plaçaient dans une logique de transports, autrement dit d'infrastructures : bus, métros, trams, etc. L'idée est vraiment de passer à une logique de mobilité, en partant du citoyen et de ses besoins, pour ensuite réfléchir à un système cohérent comprenant non seulement les transports mais également tous les autres aspects de la mobilité, notamment les moyens de transport individuel, avec la voiture, le vélo et tout autre moyen de déplacement, y compris à pied.

Vous posiez aussi la question du financement. Je vous renvoie à ce que j'ai répondu à M. Dive, à savoir l'augmentation de 40 % des moyens attribués à l'AFITF pour financer les projets et les 500 millions d'euros supplémentaires qui seront consacrés aux transports entre 2020 et 2030. Les aspects fiscaux seront précisés par la ministre des transports à l'occasion du budget 2020.

En ce qui concerne les défis industriels, je comprends vos arguments en faveur du diesel : il est vrai que les constructeurs ont fait beaucoup d'efforts et que la norme Euro 6 apporte une amélioration s'agissant des particules fines et du NOx. Reste que le diesel est une source de pollution en CO₂. Or nous avons des objectifs très clairs : la neutralité carbone en 2050 et l'abandon des véhicules émettant des gaz à effet de serre en 2040. Ce sont là les objectifs de long terme ; les étapes intermédiaires permettant de les atteindre ne me semblent pas consister à investir encore dans le diesel alors qu'il faut préparer tout un ensemble de révolutions technologiques.

Ajoutons que le Gouvernement et le législateur se doivent de respecter une certaine neutralité technologique : nous ne saurions dire qu'il faut tout miser sur l'hydrogène, sur l'électrique avec batterie, sur le bioéthanol, sur le GNV – ou que sais-je encore. Nous devons mettre en place un environnement normatif permettant à chaque acteur de jouer sa carte, dans la logique de la libre concurrence, tout en fixant des objectifs très clairs, et notamment celui d'aboutir à des véhicules très propres. Actuellement, les véhicules émettent 115 grammes de CO₂ par kilomètre ; à partir de 2020 ou 2021, on en sera à 95 grammes. L'objectif est d'avoir réduit de 37,5 % les émissions de gaz à effet de serre en 2030. En 2040, il faudra avoir des véhicules totalement propres. Telle est notre logique, qui s'inscrit dans le long terme.

En ce qui concerne l'hydrogène, le problème est qu'il faut, pour en produire, quatre fois plus de CO₂ qu'il n'en faut pour obtenir de l'essence ou du gazoil... La manière dont on produit de l'hydrogène actuellement n'est pas du tout

propre, vous avez raison. Toutefois, on sait qu'à l'avenir, on sera capable d'en produire par électrolyse, notamment en utilisant les énergies renouvelables – éolienne ou photovoltaïque –, l'idée étant, à des moments où on produit de l'électricité sans pouvoir la consommer, de la consacrer à fabriquer de l'hydrogène, cette fois totalement propre, que l'on pourra utiliser ensuite dans les véhicules. Voilà pourquoi l'hydrogène n'est pas une solution à très court terme pour beaucoup d'usages, mais le deviendra dans quinze ou vingt ans ; c'est donc un sujet important.

Vous parliez également des batteries. C'est un sujet tout à fait passionnant, effectivement, sur lequel, sous l'impulsion de la France et de l'Allemagne – notamment de notre ministre de l'économie, M. Bruno Le Maire –, nous avons enfin commencé à avancer, avec la volonté de créer ce qu'on appelle assez communément un « Airbus des batteries », même si c'est plus compliqué que cela. Pour résumer, la France et l'Allemagne mettent 1,7 milliard d'euros d'argent public, les acteurs privés pouvant eux aussi, de leur côté, apporter des fonds. L'idée est de créer des filières européennes. Cela suppose d'abord de mettre en place un démonstrateur par pays, en France et en Allemagne, puis, dans quelques années, de développer en Europe trois usines de production de batteries.

Nous sommes en effet à la veille d'un saut technologique. Ceux qui connaissent un peu le sujet savent qu'on produit actuellement des batteries liquides ; certains acteurs réfléchissent au développement de batteries solides, qui ne contiendraient plus de métaux rares et seraient capables, à poids égal, de produire beaucoup plus de puissance, ce qui permettrait de doubler l'autonomie des véhicules sans rien changer à leur structure. Cette révolution technologique devrait intervenir d'ici à cinq ans. C'est pour cela que nous misons dès à présent dessus : si nous nous contentons d'utiliser la même technologie que les Chinois, nous ne serons jamais compétitifs. En revanche, si nous arrivons sur le marché en ayant réussi cette innovation technologique, avec un bon produit, nous serons en mesure d'atteindre une masse critique et de gagner des parts de marché. C'est toute la logique de la stratégie franco-allemande, qui va devenir une stratégie européenne et à laquelle beaucoup de pays ont envie de se joindre. Nous espérons que, dans le nouveau Parlement européen qui sortira des élections du 26 mai, il y aura des parlementaires qui seront force de proposition pour avancer encore plus sur le sujet, parce que c'est extrêmement important.

S'agissant des déclarations de M. Tavares sur le véhicule autonome, voici comment je les analyse. PSA est très en retard en matière de véhicules électriques – et il en va de même pour tous les véhicules permettant d'atteindre l'objectif de 95 grammes de CO₂ par kilomètre en 2021. Or, ce constructeur, quoique très présent en Europe, se situe seulement, au niveau mondial, au neuvième ou au dixième rang : il n'a donc pas autant de moyens que des groupes comme Volkswagen, Renault-Nissan-Mitsubishi ou Toyota, capables de s'engager dans plusieurs innovations en même temps. Je pense donc qu'il a fait un choix, en se fixant pour priorité de faire en sorte de respecter en 2021 la réglementation européenne, pour ne pas se retrouver à verser des milliards d'euros d'amende. Ce

choix a été fait au détriment du véhicule autonome, sachant que la plupart des acteurs de ce secteur entrent dans des consortiums. C'est ce qui se passe en Allemagne, où les différents constructeurs automobiles – Volkswagen, BMW, Daimler, etc. – se sont tous mis ensemble pour réfléchir et mettre en commun la création, la recherche et développement et leurs ingénieurs, pour arriver à être compétitifs. En effet, on observe que, l'avancement du véhicule autonome est bien plus le fait des géants du numérique que des constructeurs automobiles classiques. C'est un des enjeux ; c'est pour cela que la France est force de proposition en la matière, sous l'impulsion de Mme Anne-Marie Idrac, qui a été nommée Haute représentante pour le développement des véhicules autonomes par le Gouvernement. L'objectif est d'avoir des normes aussi facilitantes que possible, sans toutefois remettre en cause la sécurité, de manière à déboucher sur de nombreuses expérimentations puis sur la commercialisation de produits.

Monsieur Bruneel, vous évoquiez le fret ferroviaire. Vous avez raison : c'est un sujet fondamental. C'est pourquoi, dans le cadre des débats sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et après l'adoption du texte, de nombreuses initiatives ont été engagées – et sont toujours en cours – pour relancer le fret ferroviaire. Je vous invite à interroger en séance la ministre des transports si vous souhaitez savoir où nous en sommes. Il en va de même pour les petites lignes : comme vous le savez, une étude a été commandée et un rapport est en cours de rédaction sur le sujet. Vous pourrez, là encore, demander des comptes à la ministre. De mon côté, je n'ai pas d'informations particulières à vous fournir, n'étant pas dans le secret des Dieux.

En ce qui concerne les zones d'activité et les moyens de mobilité, vous avez entièrement raison : je connais des exemples concrets, dans ma circonscription, de zones d'activité qui ont été créées sans qu'on se soit demandé comment les milliers de salariés censés y travailler feraient pour y parvenir, en particulier pour se garer s'ils décidaient de prendre leur voiture. C'est effectivement un sujet essentiel, mais il relève des collectivités locales, puisque les questions d'urbanisme sont abordées dans le cadre des plans locaux d'urbanisme (PLU) et, désormais, des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI). Je ne vois pas ce que l'État pourrait imposer, sachant que, si les collectivités locales ont un peu de bon sens – et elles en ont –, elles vont se mettre à y réfléchir. D'ailleurs, le fait qu'elles aient à la fois la compétence mobilité et la compétence urbanisme va leur permettre de faire converger leurs réflexions dans ces domaines et de ne pas voir se reproduire les errements observés il y a quelques années.

Monsieur Potier, vous avez relevé cinq points faibles dans le projet de loi, mais je ne doute pas qu'à travers les amendements que vous allez proposer, vous et vos collègues, vous saurez l'améliorer... Vous évoquiez notamment la question de l'urbanisme et des mobilités : j'ai déjà un peu répondu à M. Bruneel sur ce point. À la suite du mouvement des Gilets jaunes, nous avons entendu de nombreuses personnes appeler à davantage de décentralisations : or, pour le coup, il s'agit de compétences qui relèvent des collectivités locales... Il y a un problème de cohérence à demander que l'État agisse davantage sur ces thématiques tout en

appelant à plus de décentralisation – y compris, d’ailleurs, pour des compétences d’ores et déjà décentralisées...

Pour ce qui est de la nécessité de penser les mobilités dans leur ensemble, vous avez totalement raison ; c’est d’ailleurs pour cela que, si les sénateurs ont envisagé le sujet des véhicules électriques à travers les SRADDET, je propose, pour ma part, qu’il soit plutôt traité à travers les contrats opérationnels de mobilité, en intégrant d’ailleurs, au-delà des véhicules électriques et des bornes de recharge, les véhicules roulant à hydrogène ou au GNV et toutes les mobilités alternatives. L’idée est de faire en sorte que l’ensemble des collectivités locales et des échelons soient vraiment force de proposition. En effet, tantôt ce sont les régions qui sont très en avance sur le sujet, tantôt les syndicats d’énergie, parfois encore les intercommunalités ; il arrive également que, dans certains territoires, il ne se passe strictement rien. Le contrat opérationnel de mobilité permettra de garantir une cohérence globale entre le niveau régional et le niveau des intercommunalités, et de faire en sorte que, là où personne n’agit et ne réfléchit sur le sujet, la région donne au moins quelques indications et préserve une certaine logique.

Concernant la taxation de l’aérien – sujet également abordé par M. Ruffin –, il faut quand même garder à l’esprit le fait que les neuf dixièmes des vols partant de France ou y arrivant sont transnationaux. Autrement dit, si l’on taxait le kérosène uniquement pour les vols intérieurs français, non seulement très peu de vols seraient concernés, mais il serait très simple pour les compagnies aériennes de se ravitailler à l’étranger, par exemple en organisant des vols Milan-Lyon-Paris et repartant aussitôt ailleurs. Ainsi, dans leur tour d’Europe, les avions feraient le plein à l’étranger et non plus en France. Serait-ce vraiment notre intérêt ? C’est un problème qui doit être abordé à l’échelon européen : le niveau national n’est pas celui qui permet d’agir efficacement. Or la liste que je soutiens pour les élections européennes propose justement, dans son programme, d’agir sur ce point, au niveau européen. J’espère que ce sera un des sujets sur lesquels les parlementaires européens, à partir de la rentrée de septembre, pourront agir, pour améliorer les choses.

Vous parliez du chèque mobilité durable : je pense que vous faisiez allusion au forfait mobilité durable, jusqu’à 400 euros. Des discussions sont en cours entre les partenaires sociaux et l’État pour savoir si cela doit être une obligation, ou relever du volontariat. Nous avons entendu dire que, depuis dix-huit mois, les partenaires sociaux avaient l’impression qu’on ne les traitait pas bien. En l’espèce, nous leur disons de se saisir de la possibilité que nous leur donnons de mettre en place le forfait mobilité, qui est un des éléments de la boîte à outils en matière de mobilité. Libre à eux de négocier dans les entreprises pour savoir s’ils veulent le faire ou pas. Cela me paraît la meilleure manière de légitimer les partenaires sociaux, qui sont là pleinement dans leur rôle, celui de défendre l’intérêt des salariés. Concernant le trajet domicile-travail, nous nous situons exactement dans cette perspective.

Monsieur Fasquelle, vous êtes évidemment, comme on vous connaît, critique sur tout texte proposé par la majorité.

M. Daniel Fasquelle. Comme les Français !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je n'en suis pas si sûr,...

M. Fabien Di Filippo. Il est objectif !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis... mais peu importe. Il faut vraiment que vous compreniez que la loi d'orientation des mobilités sera une boîte à outils. Nous créons un certain nombre de possibilités dont chaque citoyen, chaque collectivité locale, chaque acteur, quel qu'il soit, pourra se saisir s'il le souhaite.

M. Daniel Fasquelle. Certes, mais avec quels moyens ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Les moyens ? Vous parliez de pouvoir d'achat. Quand nous mettons en place le forfait mobilité durable, dont vont bénéficier les 5 millions de fonctionnaires, c'est du pouvoir d'achat en plus. Quand nous facilitons le covoiturage de courte distance, pour les trajets domicile-travail, ce sont autant d'économies très importantes pour les gens. Nous mettons en place une boîte à outils : ensuite, c'est à chaque collectivité locale, à chaque entreprise qu'il revient de développer les solutions qui lui semblent adaptées à sa situation. Nous ne refilons pas le bébé aux collectivités locales, contrairement à ce que vous disiez : nous leur donnons des outils – libre à elles de s'en saisir si elles estiment que c'est légitime.

M. Daniel Fasquelle. Elles n'en ont pas les moyens !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Monsieur Fasquelle, les compétences mobilité sont des compétences qui appartiennent aux collectivités locales et elles ont les moyens de les exercer. Qui plus est, je vous le rappelle, ce n'est pas notre majorité qui les leur a données, mais les précédentes.

M. Éric Straumann. Macron était déjà au pouvoir !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Pour moi, les choses sont donc très claires.

Monsieur Cordier, vous évoquiez les canaux. Je dois avouer que je n'ai pas de connaissances particulières sur le sujet. Sachez malgré tout que, dans le rapport annexé au projet de loi, il est fait référence à un audit du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État. Celui-ci va augmenter les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et à la modernisation des voies navigables, pour atteindre 110 millions d'euros par an entre 2019 et 2022, puis 130 millions entre 2023 et 2027. Nous n'abandonnons donc pas les canaux : nous faisons justement en sorte qu'ils se développent et soient en mesure d'absorber du trafic de fret.

Enfin, M. Ruffin a évoqué deux sujets, dont celui du transport aérien, sur lequel j'ai déjà répondu. En ce qui concerne la logique des infrastructures, je pense que M. Ruffin n'a lu ni le rapport, ni le texte du projet de loi, dont la logique est justement de faire en sorte qu'on s'intéresse aux liaisons du quotidien, aux nœuds ferroviaires des agglomérations, aux TER et aux Intercités, souvent dans un état lamentable. Je vous invite, par exemple, à prendre le Paris-Caen-Cherbourg ou le Paris-Rouen-Le Havre : vous comprendrez ainsi les problèmes qui existent, dans notre pays, en matière d'Intercités. Une grande part des 13,4 milliards d'euros que nous allons affecter aux transports durant le quinquennat sera fléchée vers les liaisons du quotidien, afin que les citoyens qui prennent la voiture ou le train pour aller tous les jours au travail circulent dans des conditions beaucoup plus favorables. M. Ruffin nous reproche de ne rien faire pour favoriser le transport ferroviaire par rapport au transport routier : c'était précisément la raison d'être durant ces dix dernières années d'un mécanisme qui s'appelle la taxe carbone... Il ne m'a pas semblé que M. Ruffin, il y a encore quelques mois de cela, soutenait l'idée de l'augmenter. Là aussi, il y a donc, peut-être, un problème de cohérence entre les discours d'aujourd'hui et ceux d'il y a six mois.

II. EXAMEN DES ARTICLES

La commission aborde l'examen des articles du projet de loi dont elle est saisie.

Article 1^{er} A : Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2037

La commission examine l'amendement CE46 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. Cet amendement vise à tenir compte, dans les actions qui pourraient être entreprises, des spécificités des zones de montagne. Comme vous le savez, celles-ci présentent des difficultés d'accès particulières.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je voudrais vous rassurer : les montagnes sont bien intégrées dans la logique globale de cet article. Il me semble, par conséquent, que cette précision est inutile : elle alourdirait la rédaction de l'alinéa visé, lequel se limite à des objectifs très généraux. Qui plus est, si l'on commence à lister les spécificités des territoires, le risque est que cette liste ne soit jamais assez longue. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

M. Vincent Rolland. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CE112 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Cet amendement vise à préciser que, dans les objectifs mentionnés par la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2023, figure le développement de l'offre Intercités de jour et de nuit comme moyen de réduire les inégalités territoriales : grâce au transport de nuit, cette offre permet de réaliser des déplacements de longue distance sans perte de temps. Elle est donc particulièrement adaptée pour relier les territoires ruraux à la capitale et opérer sur les transversales ferroviaires reliant les villes métropolitaines éloignées les unes des autres.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'alinéa 3 détaille la stratégie de réduction des inégalités territoriales en édictant des principes généraux d'action. Il doit être considéré dans son ensemble et conserver sa généralité. Citer spécifiquement le mode ferroviaire, et encore plus spécifiquement les trains d'équilibre du territoire (TET), me semble trop restrictif et inopportun, d'autant plus que l'alinéa 40 du rapport annexé prévoit déjà que l'État étudiera le développement de nouvelles lignes de TET comprenant des trains de nuit. Je vous demande donc de retirer votre amendement.

M. Sébastien Cazenove. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission examine alors l'amendement CE90 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. Cet amendement vise à prendre en compte l'usure des infrastructures dues aux aléas climatiques et aux épisodes météorologiques, lesquels peuvent d'ailleurs déboucher sur des événements géologiques. Là encore, c'est la spécificité des zones de montagne que nous proposons de mettre en avant.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'argumentation est la même que précédemment : les zones de montagne sont déjà incluses dans le dispositif. L'amélioration du réseau de transport tiendra évidemment compte des spécificités des territoires. Je vous demande donc de retirer votre amendement.

M. Vincent Rolland. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE19 de M. Jérôme Nury.

M. Jérôme Nury. L'alinéa visé prévoit le renforcement de l'offre de mobilité mais n'intègre pas les liaisons entre territoires ruraux. Il prévoit d'améliorer les liaisons entre territoires ruraux et pôles urbains ou entre pôles urbains ; il convient de le compléter en prévoyant la prise en charge des liaisons entre les différents territoires ruraux, notamment parce que ce sont eux qui sont le plus touchés par les difficultés de mobilité.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. La précision me paraît importante : avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

La commission examine l'amendement CE82 de M. Julien Dive.

M. Julien Dive. L'article 1^{er} A affiche un certain nombre de bonnes intentions dans la programmation pour la période 2019-2037. Il serait bon de prendre en compte l'amélioration de la qualité des réseaux de télécommunications comme appui à la mobilité. J'entends par là, notamment, l'information des voyageurs, par exemple lorsque ceux-ci doivent se déplacer d'un point A à un point B en utilisant une mobilité co-modale.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'amélioration des réseaux de télécommunications est effectivement essentielle pour mettre fin aux zones blanches. Elle peut être également primordiale dans le cadre du développement du véhicule connecté. Vous savez qu'en la matière le Gouvernement a déjà engagé des actions majeures, avec le « *New Deal mobile* » et la loi portant évolution du

logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN), dans le but notamment de couvrir la plupart des axes ferroviaires.

Qui plus est, je ne pense pas que la précision que vous demandez ait sa place dans l'article 1^{er} A : celui-ci fixe des objectifs pour les investissements de l'État et de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Or il n'entre pas dans les compétences de l'AFITF de financer les réseaux de télécommunications : cela relève davantage de la future Agence nationale de la cohésion des territoires, qui va reprendre les missions de l'Agence du numérique. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Julien Dive. Le rapporteur pour avis m'a convaincu : je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE91 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. Le projet de loi vise à favoriser le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par le mode ferroviaire. L'amendement CE91 vise à préciser que la modernisation et le redéploiement des trains de nuit doivent également être des objectifs de la stratégie de l'État dans les transports. Dans mon département, un certain nombre de trains de nuit ont été supprimés. C'est regrettable car, s'ils étaient peu fréquentés, c'est que la SNCF a assez peu mis en avant ce mode de transport. Tout à l'heure, Monsieur le rapporteur pour avis, vous disiez que les TGV n'étaient pas seulement pour les vacanciers ; dans nos vallées saturées, le train de nuit peut être une solution alternative au déplacement par la route.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je suis très favorable aux trains de nuit : quand j'étais étudiant, je faisais Les Aubrais-Toulouse de nuit. C'était très bien, car cela permettait de parcourir de longues distances sans perte de temps. Cela dit, votre amendement est-il légitime ? Je ne le pense pas : citer spécifiquement les trains de nuit me paraît un peu trop restrictif. Qui plus est, ce serait inopportun à cet endroit du texte. Par ailleurs, l'alinéa 40 du rapport annexé prévoit déjà que l'État étudiera le développement de nouvelles lignes de TET comprenant des trains de nuit. Je vous demande donc de retirer cet amendement.

M. Vincent Rolland. Cette fois-ci, vous m'avez convaincu ! (*Sourires.*) Je retire mon amendement. Toutefois, je serai extrêmement vigilant s'agissant de l'alinéa 40.

L'amendement est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CE83 de M. Julien Dive.

M. Julien Dive. L'alinéa 5 a pour objet d'accélérer la transition énergétique en diminuant les émissions de gaz à effet de serre. Or, si la mobilité

est un enjeu, la non-mobilité en est un également, et il peut être intéressant d'intégrer la réduction des mobilités, ou plutôt l'accompagnement pour éviter certaines mobilités : je pense notamment au télétravail, qui est l'objet de l'amendement CE83. Celui-ci vise à intégrer les solutions alternatives à la mobilité du quotidien, dont le télétravail.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Comme vous le savez, la majorité dont je suis membre a fait beaucoup, notamment à travers les ordonnances réformant le code du travail, pour faciliter le télétravail. Cela dit, comme ce fut le cas avec votre précédent amendement, je ne suis pas sûr que ce soit à l'AFITF de s'occuper du télétravail. Je vous demande donc de retirer votre amendement, même si, je comprends votre argumentation et partage votre ambition de favoriser le télétravail. Mais ce n'est pas ici le lieu d'en parler.

M. Julien Dive. Si le rapporteur pour avis a compris mon argumentation et partage mon ambition, c'est déjà une réussite ! (*Sourires.*) Je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE84 de M. Julien Dive.

M. Julien Dive. Il s'agit d'affirmer la stratégie politique en matière de fret ferroviaire. Comme vous le savez, le secteur est en grande difficulté depuis de nombreuses années – cela a d'ailleurs été dit dans les propos liminaires du rapporteur pour avis. Le fret ferroviaire ne représente que 10 % des parts de marché. Cette situation a été dénoncée par la Cour des comptes. Il importe donc d'inscrire dans la loi la nécessité d'établir un plan stratégique pour le fret ferroviaire français.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le Gouvernement a déjà engagé, depuis plus d'un an, un plan de relance du fret ferroviaire, en coopération avec SNCF Réseau. Ce plan prévoit de continuer à soutenir, *via* l'investissement de 27 millions d'euros par an sur une période de cinq années, le transport combiné rail-route. Dans le rapport annexé, le programme prioritaire n° 5 précise également que l'État investira 1 milliard d'euros au cours des cinq prochaines années pour renforcer l'efficacité des offres de fret ferroviaire et fluvial sur l'ensemble du territoire, en particulier à partir des ports. Votre amendement ne me semble donc pas nécessaire.

Mme Célia de Lavergne. J'entends tout à fait les arguments du rapporteur pour avis. Nous pourrions avoir un débat sur le sujet. J'entends aussi qu'il est plutôt favorable au fret ferroviaire. L'article met en lumière le transport fluvial. Dans un cas comme dans l'autre, et même si un certain nombre de choses sont déjà prévues, il me semble important que la commission des affaires économiques, qui est convaincue de la plus-value qu'apporte le fret ferroviaire et de la nécessité d'une stratégie en la matière – et c'est tout aussi vrai pour le

transport fluvial – intègre des éléments concernant ces sujets dans les propositions qu'elle soumet à la commission du développement durable.

M. Julien Dive. Je maintiens mon amendement.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Sagesse.

La commission adopte l'amendement.

La commission est alors saisie de l'amendement CE92 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. L'alinéa 10 précise qu'un programme d'investissement prioritaire sera mis place pour le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales, prioritairement par des aménagements des itinéraires existants. Il convient, là encore, de mentionner les spécificités de la montagne. Il s'agit donc d'un amendement de précision.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Comme je l'ai dit précédemment, si l'on commence à lister toutes les spécificités des territoires, la liste risque d'être longue et on pourrait même en oublier, ce qui ferait que certaines d'entre elles ne seraient pas prises en compte. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Vincent Rolland. Je le maintiens, en rappelant au rapporteur pour avis que la montagne fait l'objet d'une loi spécifique, comme le littoral. Peut-être cela vous dérange-t-il de mentionner la montagne, mais sa spécificité est reconnue au travers d'une loi qui date de 1985 et qui a connu un acte II en 2016.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Tout à fait ! La loi a été adoptée en décembre 2016 !

M. le président Roland Lescure. Bienvenue parmi nous, Madame Battistel ! Je m'attendais à ce que vous réagissiez ! (*Sourires.*) Les montagnards sont là...

M. Vincent Rolland. Et font bloc !

M. Fabien Di Filippo. Sur le plan sémantique, je pense que mon collègue Vincent Rolland a raison. Certes, si l'on entreprend de lister tous les territoires de manière exhaustive, on n'en a pas fini, mais alors il fallait parler des territoires « excentrés » et non des territoires « ruraux », car cet adjectif renvoie au monde paysan, à la campagne, et non aux espaces spécifiquement montagneux. Soit il faut un terme plus générique encore, qui englobe tous nos territoires, avec leurs particularités géographiques, soit il faut accepter de lister un certain nombre de particularités concernant mon territoire mais aussi ceux de nos collègues.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Il faut garder à l'esprit que l'article est très général. Seront définies, en fonction de critères tout à fait

objectifs, les zones qui nécessitent qu'on agisse, qu'elles soient littorales, rurales, excentrées ou de montagne. Les choses sont très claires, il n'y a pas d'inquiétude particulière à avoir sur le sujet, même si je comprends la vôtre.

M. Fabien Di Filippo. Alors, pourquoi utiliser l'adjectif « ruraux » ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je maintiens que je suis défavorable à cet amendement.

M. Fabien Di Filippo. Ça, nous l'avions compris !

La commission rejette l'amendement.

La commission examine l'amendement CE20 de M. Jérôme Nury.

M. Jérôme Nury. Il est prévu, à travers les investissements prioritaires, de désenclaver les villes moyennes et les régions rurales. Cet amendement vise à compléter l'alinéa 10 pour indiquer que les routes départementales et nationales sont concernées. Il faut savoir, en effet, que dans certains départements, il n'y a pas de routes nationales, ou alors de toutes petites portions. Je trouve qu'il y aurait un intérêt à préciser que les investissements pourront porter sur ces deux types de réseau, sachant que l'État sera toujours tenté, à mon avis, de consacrer plus de moyens aux routes nationales qu'aux routes départementales, qui permettent pourtant de désenclaver fortement les territoires ruraux et les villes moyennes.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le programme d'investissement prioritaire n° 3, tel que décrit dans le rapport annexé, précise que l'État prévoit d'engager un programme de 1 milliard d'euros sur dix ans concernant une vingtaine d'axes routiers du réseau national, afin de désenclaver les villes moyennes et les territoires ruraux. Le désenclavement des villes moyennes concerne donc bien le réseau des routes nationales. En revanche, les routes départementales relèvent de la gestion et des investissements des conseils départementaux, dont il n'appartient pas à la loi de dicter la conduite, dans la mesure où il s'agit de compétences décentralisées. Je vous demande donc, Monsieur Nury, de retirer votre amendement.

M. Jérôme Nury. Monsieur le rapporteur pour avis, comme je vous l'ai indiqué, un certain nombre de villes moyennes, notamment dans les départements ruraux, ne sont reliées que par des routes départementales. Il serait donc peut-être opportun que l'État soit aux côtés des conseils départementaux pour les aider à désenclaver ces territoires, qui ne demandent que cela et dont les besoins sont considérables.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Si des routes ont été départementalisées, c'est qu'on a estimé que c'était aux départements de les gérer. Pourquoi appartiendrait-il de nouveau à l'État de réinvestir dans ces routes ?

M. Jérôme Nury. Parce qu'il doit nous aider !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Certes, mais il faut tout de même savoir qui fait quoi et qui paie pour quoi. Or c'est aux départements qu'il revient de gérer les routes départementales. Si on commence à faire en sorte que tout soit géré par tout le monde, mais surtout par l'État en dernier recours, c'est peut-être très pratique quand on est élu local mais, quand on est député, c'est un peu plus compliqué, parce qu'on doit procéder à un grand nombre d'arbitrages. Pour moi, les routes départementales sont gérées par les départements et ces derniers doivent continuer à gérer ce qui relève de leurs compétences. Je maintiens mon avis défavorable à votre amendement, dont je demande le retrait.

M. Jérôme Nury. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE72 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement vise à préciser que le développement des diverses formes de transport et de mobilité se fait au bénéfice non seulement de l'environnement, de la santé et de la compétitivité, mais également de la sécurité de tous.

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission adopte l'amendement.

La commission examine l'amendement CE26 de M. Jérôme Nury.

M. Jérôme Nury. Il s'agit, une fois encore, de défendre les territoires ruraux. Le retard d'aménagement des réseaux routiers dans les zones rurales contribue naturellement à leur enclavement. Il faut réaliser des investissements massifs pour lutter contre la désertification des campagnes. Cet amendement vise à inclure dans la programmation l'amélioration des offres de déplacement du quotidien au sein même des territoires ruraux.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement me semble en grande partie satisfait par la rédaction du début de l'alinéa 14, qui prévoit d'améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emploi et aux services – publics et non publics. Cela s'adresse à tous les territoires, dont les territoires ruraux, bien sûr.

Le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux fait par ailleurs l'objet d'un programme spécifique, le programme n° 3, doté notamment de 1 milliard d'euros sur dix ans pour l'amélioration du réseau routier national. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement.

M. Jérôme Nury. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine les amendements identiques CE57 de M. Vincent Rolland et CE114 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Rolland. L'amendement CE57 est défendu ; Mme Battistel aura tout loisir de compléter...

Mme Marie-Noëlle Battistel. Merci, Monsieur Rolland !

Je suis arrivée un peu en retard du fait de la concomitance de l'examen par la commission du développement durable de la proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), texte également important pour les territoires de montagne.

Une précision, Monsieur le rapporteur pour avis : si la montagne est souvent la ruralité, la ruralité n'est pas forcément la montagne.

M. Vincent Rolland. Absolument !

Mme Marie-Noëlle Battistel. Quand il est question de ruralité, on nous dit que cette notion englobe la montagne ; non, pas dans tous les domaines !

L'amendement CE114 vise à compléter les dispositions du rapport annexé afin de souligner les spécificités des territoires de montagne – sujet sur lequel je rejoins mon collègue Vincent Rolland. Il s'agit de tirer les conséquences des dispositions de la loi du 9 janvier 1985, notamment s'agissant des trains d'équilibre du territoire, des trains d'aménagement du territoire et des ouvrages d'art routier. Vous savez que, pour un certain nombre de territoires de montagne ou éloignés, la question de la mobilité ferroviaire est extrêmement importante, notamment à l'heure actuelle, où l'on voit émerger des problèmes liés aux déplacements et à la baisse du pouvoir d'achat en raison des dépenses de mobilité dans les territoires éloignés. Il faut avoir une vigilance particulière à l'égard de cette question ; c'est pour cela que nous défendons cet amendement.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Vous avez tout à fait raison, Madame Battistel : dans la ruralité, il y a la montagne, mais dans la montagne, il peut y avoir des zones d'un autre type. L'idée, dans cet article, est vraiment de prioriser les efforts là où ils sont le plus nécessaires. Pour les mêmes raisons que précédemment, je suis défavorable à cet amendement : si on commence à préciser toutes les sous-catégories, on ne s'en sortira jamais. Du reste, il est possible que certaines zones de montagne ne soient pas concernées par les dispositions de cet article si elles ne souffrent pas des problèmes liés aux TET – je n'ai pas d'exemple en tête, mais j'imagine qu'il en existe. La stratégie de désenclavement et de renforcement de l'activité des territoires isolés s'adresse à tous les territoires, y compris les zones de montagne. Selon moi, ces amendements sont inutiles. Voilà pourquoi j'y suis défavorable et en demande le retrait.

M. Vincent Rolland. Je maintiens le mien.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Moi aussi !

La commission rejette les amendements.

Elle examine alors les amendements identiques CE58 de M. Vincent Rolland et CE157 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Rolland. L'amendement CE58 est défendu.

Mme Marie-Noëlle Battistel. L'amendement CE157 également.

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

Elle est ensuite saisie des amendements identiques CE60 de M. Vincent Rolland et CE158 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Rolland. L'amendement CE60 est défendu.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Il en va de même pour l'amendement CE158.

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

Elle examine ensuite les amendements identiques CE59 de M. Vincent Rolland et CE159 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Rolland. Il s'agit de compléter la rédaction de l'alinéa 52 pour rappeler que les travaux d'entretien et de sécurisation du réseau routier national comportent également d'importants ouvrages de prévention des risques naturels.

Mme Marie-Noëlle Battistel. J'ai déposé un amendement CE159 identique à celui de mon collègue Vincent Rolland car, si la montagne présente des spécificités, celles-ci sont encore plus visibles s'agissant des risques majeurs, notamment les éboulements, chutes de blocs et glissements de terrain. Il nous semblait important de le spécifier. On voit assez rarement des chutes de blocs en plaine... Cela nécessite des travaux de sécurisation souvent très importants. Il faut évidemment les prendre en compte, dans le droit fil de la loi de 1985, qui consacrait les spécificités des zones de montagne.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'alinéa 51 de l'article indique d'ores et déjà que la sécurité des routes est prise en compte dans le programme d'investissement. Ces amendements me paraissent donc déjà couverts par la rédaction actuelle. Je considère en effet que les risques d'éboulement sont inclus dans la sécurité des routes. Je demande le retrait de ces amendements.

M. Vincent Rolland. Je maintiens mon amendement.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Et moi le mien !

La commission rejette les amendements.

Ensuite de quoi la commission examine l'amendement CE16 de M. Dino Cinieri.

M. Julien Dive. Il est défendu.

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

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 1^{er} A et du rapport annexé modifiés.

Article 12 : *Définition, par ordonnance, d'un cadre juridique pérenne applicable au véhicule autonome*

La commission examine l'amendement CE123 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à rétablir le délai d'habilitation à vingt-quatre mois, initialement inscrit dans le projet de loi, afin de tenir compte de la nécessité de réviser la convention de Vienne avant de définir un cadre juridique pérenne pour le véhicule autonome en France. En conservant le délai de douze mois, on risquerait de rater le coche à quelques mois près.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CE37 de Mme Anne-Laurence Petel.

Mme Anne-Laurence Petel. Cet amendement vise à demander un rapport du Gouvernement. Il s'agit ici d'examiner les conséquences, en termes d'évolution de la sécurité routière et d'émissions de gaz à effet de serre, de l'arrivée des véhicules autonomes sur nos routes.

Ces véhicules doivent nous apporter deux évolutions majeures : ils sont censés éliminer le facteur humain des risques d'accident de la route et donc, en théorie, renforcer la sécurité routière ; ils sont également censés optimiser la consommation d'énergie, dans une perspective de lutte contre le réchauffement climatique. Or le temps passé sur les routes n'est pas la seule source d'émissions de gaz à effet de serre d'un véhicule : il faut également prendre en compte son cycle de production et son cycle de vie. Il importe donc que, dans les deux ans qui viennent, nous ayons des statistiques précises pour mesurer l'impact des voitures autonomes en la matière. En ce qui concerne la sécurité routière, de la même manière, il nous faut nous assurer autant que possible que les véhicules autonomes ne rendent pas la route plus dangereuse.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Vous abordez deux aspects : l'un lié à la sécurité, l'autre à l'environnement. En ce qui concerne le côté environnemental, il me semble que 100 % des véhicules autonomes actuellement commercialisés ou faisant l'objet d'expérimentations sont électriques. L'aspect environnemental ne me semble donc pas mériter d'être traité spécifiquement. Concernant la sécurité, tout ce à quoi nous travaillons depuis des mois, avec la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) et avec le présent projet de loi, au sujet des expérimentations et de la commercialisation des véhicules autonomes, vise à faire garantir un niveau de sécurité le plus haut possible, tout en permettant les expérimentations. Le fait est qu'aucun accident, en France, n'a impliqué des véhicules autonomes, contrairement à ce qui se passe aux États-Unis où l'on est dans un régime de liberté totale, ce qui rend les choses plus compliquées. Qui plus est, le Gouvernement a nommé Mme Anne-Marie Idrac pour œuvrer spécifiquement sur cette thématique : elle rend des rapports très régulièrement à la ministre chargée des transports et au Gouvernement. Dès lors que nous avons déjà tous les outils nécessaires, votre amendement ne me paraît pas représenter un ajout intéressant. Rien ne nous empêche non plus d'auditionner Mme Idrac dans quelques mois pour faire un état des lieux. Je vous demande donc de retirer votre amendement.

Mme Anne-Laurence Petel. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 12 modifié.

Article 13 : *Cas d'accès aux données des « véhicules routiers connectés »*

La commission est saisie de l'amendement CE107 de M. Sébastien Cazenove, qui fait l'objet de sous-amendement CE161 du rapporteur.

M. Sébastien Cazenove. Dans les mêmes conditions qu'énoncées à l'alinéa 7 de cet article, indiquant que les données des véhicules connectés sont rendues accessibles, sans le consentement du conducteur et gratuitement, en cas d'accident de la route, à l'attention des officiers, agents de police judiciaire et organismes chargés de l'enquête technique et de sécurité, il paraît opportun de préciser que seront rendues également accessibles, sans le consentement du conducteur et gratuitement, les données des véhicules connectés à l'attention des forces de l'ordre, des services d'incendie et de secours, des gestionnaires d'infrastructures routières, voire des autorités administratives. Cela présente un réel intérêt pour l'amélioration des interventions, la prévention des accidents et la connaissance des infrastructures routières.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Mon sous-amendement vise à retirer le principe de gratuité de la transmission des données des véhicules connectés aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux services publics. Si nous ne le faisons pas, ceux qui vont recevoir les données seront avantagés par

rapport à ceux qui les auront mises à disposition. Dans le présent texte, il est en effet indiqué que l'on doit seulement s'acquitter du coût d'acquisition et de transmission des données. En cas de gratuité, l'entreprise qui met les données à disposition doit renoncer à faire valoir des droits sur la partie qui lui coûte. Je suis d'accord pour le non-consentement du conducteur, mais je propose que vous retiriez la gratuité pour éviter des distorsions de concurrence.

M. Sébastien Cazenove. Je suis d'accord avec ce sous-amendement.

Mme Christine Hennion. Je travaille personnellement sur ce sujet, notamment sur le thème du consentement. La loi « informatique et libertés » ainsi que le règlement ePrivacy indiquent qu'il n'est pas possible de surseoir au consentement, sauf dans le cas d'une liste d'exceptions, celles-ci étant surtout pénales quand on se place sur le terrain juridique. Dans les autres domaines, notamment commercial, on ne peut pas surseoir au consentement. Je me permets d'émettre un doute sur ces amendements et j'en déposerai un auprès de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Nous avons examiné ce sujet avec beaucoup d'attention et nous avons posé la question au Gouvernement pour savoir ce qu'il en était. Il nous a été répondu que la mesure respectait tout à fait le règlement général sur la protection des données (RGPD). La partie sécurité est bien couverte par les exceptions auxquelles vous faites allusion.

La commission adopte le sous-amendement.

Elle adopte l'amendement CE107 sous-amendé.

Puis elle en vient à l'amendement 124 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à limiter la transmission des données des véhicules connectés aux gestionnaires d'infrastructures aux seules données pertinentes pour les finalités mentionnées aux alinéas 3 à 5. Cette restriction du champ d'application de l'ouverture des données est déjà mentionnée pour les autres cas d'ouverture des données prévus par cet article et correspond au principe de minimisation des données édicté par le RGPD.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CE77 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement vise à inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à renforcer leurs activités d'amélioration, de maintenance et de réparation des routes qui entrent dans leur périmètre.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Les notions de maintenance et de réparation sont déjà couvertes par l'article 13. Je vous propose de retirer votre amendement qui est inutile.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CE78 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Pour éviter tout détournement de l'objectif initial par voie de piratage, cet amendement vise à préciser le caractère sécurisé des modalités d'accès des constructeurs automobiles aux systèmes de sécurité des véhicules connectés.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. C'est une question essentielle mais je ne suis pas sûr qu'elle se pose seulement pour les véhicules autonomes. Le RGPD couvre déjà ce champ. Votre amendement me paraît apporter une précision qui n'est pas nécessaire et donc alourdir inutilement le projet de loi. Je vous propose de retirer votre amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE125 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à s'assurer que l'accès aux données pertinentes des véhicules connectés pourra s'effectuer sans le consentement du conducteur dans le but de détecter et de corriger des défauts de sécurité.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CE108 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CE96 de M. Michel Delpon.

Mme Christine Hennion. La loi informatique et libertés stipule que lorsqu'un texte de loi ou un décret touche aux données personnelles, le Gouvernement doit demander l'avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Cet amendement étend cette disposition aux ordonnances qui ne sont pas prévues par la loi.

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 13 modifié.

Article 17 (articles L. 3132-1 et L. 3231-1 [nouveau] du code des transports): *Partage des frais dans le cadre du covoiturage, définition du cotransportage de colis et régulation des plateformes numériques de fret*

La commission examine l'amendement CE109 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Afin de pallier l'insuffisance d'offre de transport en milieu rural et périurbain, des sociétés coopératives d'intérêt collectif – comme Rezo Pouce, le premier dispositif d'auto-stop organisé en France – se sont implantées dans les territoires pour proposer un service adapté aux déplacements de courte distance. S'inscrivant pleinement dans l'économie sociale et solidaire, ces entreprises ne doivent pas être intégrées dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 du code des transports, afin de permettre le développement de cette solidarité.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement est entièrement satisfait puisque l'alinéa 2 ne fait que supprimer une mention inutile introduite dans la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique. Cette loi avait précisé que les entreprises de covoiturage, mettant en relation un conducteur et un passager, n'entraient pas dans le champ des professions de commissionnaire et d'auxiliaire de transport. Or ces professions relèvent du transport de marchandises alors que le covoiturage relève du transport de personnes. Cette précision étant inutile, nous l'avons retirée mais cela ne change rien : les associations et les coopératives d'intérêt collectif qui exercent une activité de covoiturage continueront à être exclues de cette profession et de sa réglementation. C'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie des amendements identiques CE160 du rapporteur pour avis et CE73 de Mme Stéphanie Do.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'amendement CE160 vise à élargir la définition du co-transportage de colis proposé par le Sénat. Cette définition est actuellement limitée aux voitures particulières alors que d'autres véhicules, comme les motos ou les minibus, peuvent être utilisés pour le co-transportage de colis. Il est donc proposé d'utiliser le terme de « véhicule terrestre à moteur » à la place de « voiture particulière » pour éviter ce souci.

Mme Stéphanie Do. L'amendement CE73 est défendu.

La commission adopte les amendements.

Puis elle en vient à l'amendement CE110 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Il est défendu.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Comme expliqué précédemment, l'article 17 ne fait pas entrer les entreprises de covoiturage dans le champ des professions de commissionnaire et d'auxiliaire de transports. Par parallélisme, il ne me semble donc pas pertinent de faire entrer celles de co-transportage de colis. Je demande donc le retrait de votre amendement.

L'amendement est retiré.

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 17 modifié.

Article 23 (article L. 322-8 du code de l'énergie) : *Facilitation du déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables*

La commission examine l'amendement CE128 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'article 23 du présent projet de loi clarifie le statut juridique des opérateurs de bornes de recharge pour véhicules électriques en les qualifiant de prestataires de services et non de fournisseurs d'énergie. La qualification de fournisseur d'énergie entraînerait en effet de nombreux surcoûts, dont l'obligation pour chaque borne d'afficher un menu déroulant proposant de manière systématique toutes les offres de fourniture sur le marché.

Pendant, cet article ne vise que la recharge des véhicules électriques ou hybrides. Les navires à quai raccordés au réseau électrique portuaire ne sont pas visés. Or l'utilisation par les navires mouillant dans les ports des systèmes de production électrique à quai permet de réduire drastiquement les émissions de soufre des combustibles marins. Il est donc proposé, par cet amendement, d'encourager l'installation de bornes électriques dans les ports en qualifiant également cette activité de prestation de service et non de fourniture d'énergie.

M. le président Roland Lescure. Après une visite à Marseille où j'ai pu voir en direct les méfaits de la pollution du port dans les quartiers défavorisés, je soutiens personnellement cet amendement.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CE130 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à reporter au 31 décembre 2022 l'échéance de la bonification temporaire à 75 % de la prise en charge par la collectivité du coût de raccordement des bornes de recharge, afin de maintenir la durée initialement prévue pour cette mesure, c'est-à-dire trois ans à compter de la promulgation de la présente loi.

La commission adopte l'amendement à l'unanimité.

Puis elle passe à l'amendement CE131 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à limiter les dérogations aux obligations de pré-équipement et d'équipement des bâtiments neufs ou rénovés pour l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques.

Alors que la rédaction actuelle de l'article 23 dispense entièrement les parkings possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises (PME), il est proposé de ne pas appliquer cette dérogation aux grands parkings possédés en copropriété par plusieurs PME, dans la mesure où les coûts pourront dans ce cas être mutualisés entre les entreprises.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CE132 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à appliquer les sanctions pénales généralement applicables en cas de méconnaissance des règles de construction aux cas de méconnaissance des nouvelles obligations de pré-équipement des bâtiments proposées par le présent projet de loi.

La méconnaissance de ces obligations exposerait ainsi les personnes responsables de l'exécution des travaux à une amende de 45 000 euros, assortie éventuellement d'une interdiction d'exercer plusieurs activités professionnelles.

Ces obligations entreraient ainsi dans le champ d'application du contrôle du respect des règles de construction assuré par l'État, qui est mené actuellement sur 8 à 10 % des constructions nationales.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 23 modifié.

Article 23 bis (article L. 322-8 du code de l'énergie) : *Clarification des missions des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité en matière d'études de raccordement*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CE79 de Mme Stéphanie Do et CE36 de Mme Anne-Laurence Petel.

Mme Stéphanie Do. L'amendement CE79 est rédactionnel.

Mme Anne-Laurence Petel. L'amendement CE36 propose de demander aux gestionnaires de réseaux publics de rendre publiques les études utilisées pour l'élaboration des plans d'action d'efficacité énergétique. Ce serait une manière d'assurer aux citoyens et aux élus que ces plans sont conçus sur une base connue de tous.

M. le président Roland Lescure. Je précise que l'adoption de l'amendement CE79 ferait tomber le CE36.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Après relecture de l'article L. 322-8 du code de l'énergie, il me semble que la rédaction adoptée par le Sénat est plus précise et appropriée.

Le 5° de l'article concerne en effet les informations qui sont fournies aux utilisateurs du réseau de distribution d'électricité. En l'occurrence, l'objectif de cette disposition est de sécuriser la compétence des gestionnaires du réseau en matière d'études de raccordement fournies aux aménageurs et aux installateurs de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Pour information, je vous signale que cet article 23 *bis* a déjà été inséré par amendement au projet de loi PACTE. En fonction de la décision du Conseil constitutionnel sur la loi PACTE, nous serons donc peut-être amenés à le supprimer.

Je demande donc le retrait de ces deux amendements.

Les amendements CE79 et CE36 sont retirés.

La commission adopte l'article 23 bis sans modification.

Article 23 ter : Pilotage de la recharge et bidirectionnalité des bornes

La commission est saisie de l'amendement CE162 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le développement des carburants alternatifs représente un levier important pour la transition et la décarbonation du secteur des transports, en particulier celles du transport routier et du transport fluvial. Les différents carburants alternatifs – GNV, GPL-c, électricité, hydrogène, etc. – permettent en effet de limiter la dépendance du secteur à l'égard du pétrole tout en diversifiant les sources d'énergie. Ils permettent également d'atténuer l'impact environnemental des déplacements, en concourant au développement d'une mobilité propre à faibles émissions.

Dans cette perspective, cet amendement vise à sécuriser la définition juridique des carburants alternatifs, en l'inscrivant dans le code de l'énergie. Cette codification permettra de donner de la visibilité à ces carburants et facilitera les investissements des entreprises dans ces technologies.

De plus, la qualité du réseau des bornes de recharge est une condition essentielle au développement de la mobilité électrique. Or la qualité de ces bornes est variable et des insuffisances en matière d'information du consommateur ou d'interopérabilité demeurent. Cet amendement propose donc de donner une base légale au décret réglementant les bornes de recharge, en précisant que les opérateurs devront s'assurer de l'information complète du public sur la puissance réelle maximale d'une borne et garantir l'itinérance des services de recharge.

En outre, le déploiement massif de ces infrastructures risque d'avoir à terme des conséquences sur l'ensemble du réseau électrique et un pilotage fin de la recharge sera nécessaire. Il est donc proposé que les bornes permettent le pilotage de la recharge.

Enfin, cet amendement vise à permettre au Gouvernement de définir à l'avenir, et par décret, les conditions dans lesquelles les véhicules électriques neufs faciliteront la bidirectionnalité des flux lors de leur recharge. La technologie *Vehicle to grid* (V2G) est une solution d'avenir pour la gestion du réseau électrique, en particulier dans le cadre du développement des énergies renouvelables.

Même si cette technologie n'en est encore qu'au stade de l'expérimentation, un besoin de normalisation réglementaire se fait d'ores et déjà ressentir et sera indispensable à moyen terme pour encourager son développement.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 23 ter modifié.

Article 24 (articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 [nouveaux], L. 111-6-4 et L. 111-6-5 du code de la construction et de l'habitation et 24, 24-5 et 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965) : *Renforcement du « droit à la prise »*

La commission adopte l'amendement de précision CE163 du rapporteur pour avis.

Puis elle en vient à l'amendement CE136 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'utilisation du droit à la prise relève le plus souvent d'un chemin de croix tant les délais de mise en œuvre prévus par le code de la construction et de l'habitation sont longs et les conditions d'intervention du syndic et du syndicat des copropriétaires assez floues.

Cet amendement vise donc à réduire à trois mois maximum, contre neuf mois actuellement, les délais de mise en œuvre de ce droit et à préciser que le syndic n'est pas tenu de consulter l'assemblée générale des copropriétaires pour donner son accord ou s'opposer en raison d'un motif sérieux et légitime à l'équipement des places de parking pour la recharge de véhicules électriques. Il s'agit de faire en sorte que les copropriétaires puissent vraiment installer des bornes de recharge dans les délais raisonnables.

Mme Célia de Lavergne. J'approuve cette initiative du rapporteur pour avis qui permet de simplifier et d'accélérer la réalisation de prises. En revanche, lors des auditions, une interrogation subsistait sur le délai de trois mois. En tant que commission saisie pour avis, il me semble essentiel que nous présentions une proposition à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous allons donc voter pour cet amendement. Cela étant, Monsieur le rapporteur, il serait intéressant que vous nous disiez comment vont se dérouler les discussions par la suite.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le sujet concerne le ministère des transports, mais également la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des

paysages – DHUP – et le préfet Francis Vuibert, chef du projet du plan industriel « Bornes électriques de recharge ». Il n’y a pas encore de consensus complet et des aménagements mineurs devraient intervenir d’ici à l’examen du texte en commission du développement durable et de l’aménagement du territoire. Je proposerai des sous-amendements à ce moment-là ou en séance ; nous verrons bien au fil des débats.

La commission adopte l’amendement.

Puis elle passe à l’amendement CE138 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement propose de compléter l’obligation d’inscrire à l’ordre du jour des assemblées générales de copropriété la question de la réalisation des travaux permettant la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Dans le droit actuel, le syndic est tenu de présenter à cette occasion les devis correspondants à ces travaux. Toutefois, ces devis ne prennent pas nécessairement en compte toutes les aides publiques existantes, comme celles du programme Advenir géré par l’Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie – ADEME – ou celles des collectivités locales.

Il est donc proposé d’obliger également les syndicats à présenter un plan de financement prévisionnel permettant la réalisation de ces travaux, pour que chaque copropriétaire ait une connaissance précise du reste à charge qui lui incomberait en cas de décision positive de l’assemblée générale.

La commission adopte l’amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l’adoption de l’article 24 modifié.

Article 25 (articles L. 121-36, L. 446-1, L. 446-1-1, L. 446-6, L. 446-7, L. 446-8, L. 446-9, L. 446-10, L. 446-11, L. 446-12, L. 446-13, L. 446-14, L. 446-15, L. 446-16 et L. 446-17 [nouveaux] et L. 453-1 du code de l’énergie) : *Développement du gaz et du biogaz dans les transports*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CE148 et CE149 du rapporteur pour avis.

Puis elle passe à l’amendement CE100 de M. Max Mathiasin.

M. Max Mathiasin. Afin d’inciter à une utilisation directe du biométhane non injectable plutôt qu’à l’injection indirecte portée, l’article 25 met en place une compensation tarifaire qui prendra la forme d’un complément de rémunération versé aux producteurs. Le présent amendement propose de mettre en place un dispositif de soutien au biométhane non injecté dans les réseaux pour les usages carburants, mais uniquement lorsque les réseaux de gaz sont trop éloignés.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Votre amendement propose de réserver le complément de rémunération au biogaz destiné à l'alimentation de points d'avitaillement mobilité. Au travers des différentes auditions, je me suis rendu compte qu'il fallait aussi soutenir certains usages qui ne sont pas forcément liés à la mobilité. C'est pourquoi j'ai proposé l'amendement CE139, qui prévoit de réserver ce complément de rémunération au biogaz majoritairement, mais non exclusivement, utilisé pour des solutions de mobilité. Je vous propose de retirer votre amendement au profit du mien qui me semble mieux répondre aux attentes.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CE139 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je viens de le défendre.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CE150, CE151, CE153 et CE154 du rapporteur pour avis.

Puis elle en vient à l'amendement CE156 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à corriger une erreur de rédaction dans la mesure où le complément de rémunération créé par cet article, est destiné à soutenir les installations de production de biogaz non injecté et non les projets d'injection.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CE155 et CE152 du rapporteur pour avis.

Puis elle passe à l'amendement CE101 de M. Max Mathiasin.

M. Max Mathiasin. Afin de ne pas inciter à des dé-raccordements au profit du réseau de transport, le présent amendement vise à préciser que la possibilité de se raccorder au réseau de transport de gaz et non au réseau de distribution est limitée aux seules nouvelles stations de ravitaillement en gaz naturel comprimé.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je partage tout à fait l'objectif poursuivi par votre amendement, mais j'ai déposé un amendement CE140 dont la rédaction me semble plus pertinente. Je vous propose de retirer votre amendement au profit du mien.

L'amendement est retiré.

Puis elle examine l'amendement CE140 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement, que je viens d'évoquer, vise à réserver aux nouvelles stations de ravitaillement, créées après la loi, la possibilité de se raccorder au réseau de transport de gaz et non au réseau de distribution.

Si cette dérogation peut permettre de débloquer la création de quelques grandes stations, elle ne doit pas être l'occasion d'autoriser d'anciennes stations à changer de raccordement, en raison notamment du coût socialisé que cela pourrait induire.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CE141 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à supprimer un ajout du Sénat conditionnant la possibilité pour une station de ravitaillement de se raccorder au réseau de transport de gaz à un critère de pertinence économique.

Cet ajout semble inutile en pratique et flou à définir juridiquement. Il est susceptible de retarder encore l'application de cette dérogation, pourtant urgente pour débloquer certains projets structurants et très demandés par les acteurs que j'ai pu rencontrer.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 25 modifié.

Après l'article 25

La commission examine l'amendement CE102 de M. Max Mathiasin.

M. Max Mathiasin. Cet amendement propose de remplacer l'alinéa 38 de l'article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales par un alinéa ainsi rédigé : « La création et l'entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques hybrides ou rechargeables ou de navires à quai, ainsi que des points de ravitaillement en gaz ou en hydrogène pour véhicules ou pour navires ou mise en place d'un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de telles infrastructures ou points de ravitaillement. L'exploitation peut comprendre l'achat d'électricité, de gaz ou d'hydrogène nécessaire à l'alimentation des véhicules ou des navires ».

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission adopte l'amendement.

Article 25 bis A (article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales) : *Planification régionale du déploiement des points de recharge électrique et des stations d'avitaillement en gaz*

La commission est saisie de l'amendement CE111 de M. Sébastien Cazenove.

M. Sébastien Cazenove. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE142 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement porte sur les contrats opérationnels de mobilité. Comme je vous l'ai déjà indiqué, je propose de ne pas inscrire la planification territoriale de l'installation des bornes de recharge dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – SRADDET – mais dans le contrat opérationnel de mobilité. C'est ce fameux amendement qui arrive enfin.

M. le président Roland Lescure. S'il est adopté, tous les suivants tomberont.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je précise que mon amendement couvre la question de l'ajout de l'hydrogène, qui était réclamé par certains amendements.

M. le président Roland Lescure. Par conséquent, M. Delpon sera content...

Mme Célia de Lavergne. Et tout le groupe aussi !

M. le président Roland Lescure. Oui, mais on sait bien que M. Delpon a une affection particulière pour l'hydrogène.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence la commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 25 bis A ainsi rédigé. Les amendements CE115 de Mme Marie-Noëlle Battistel, CE97 de M. Michel Delpon, CE103 de M. Max Mathiasin, CE120 de M. Stéphane Demilly et CE80 de Mme Stéphanie Do tombent.

Article 25 bis (article L. 221-1 du code de l'énergie) : *Mobilisation des certificats d'économies d'énergie en faveur du secteur des transports*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CE99 de M. Nicolas Turquois, CE85 de M. Julien Dive et CE116 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Erwan Balanant. L'amendement CE99 est défendu.

M. Julien Dive. Mon amendement porte un numéro très bien venu puisqu'il revient sur le sujet du superéthanol E85...

Pendant des mois, nous avons débattu d'un texte qui est devenu la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et une alimentation saine et durable, dite EGALIM. Il y figurait la recherche de débouchés pour améliorer le revenu des agriculteurs. Dans mon propos liminaire, j'ai évoqué la crise de la filière de la betterave à sucre et l'effondrement des cours. Dans ce contexte, les carburants biosourcés représentent une opportunité.

L'idée est d'encourager la consommation du biocarburant qui, comme vous l'avez rappelé, Monsieur le rapporteur, a augmenté au cours des dernières années et particulièrement en 2018. Le nombre de boîtiers installés pour adapter les moteurs s'est développé chez les particuliers ; des régions ont accompagné le mouvement, notamment les Hauts-de-France.

Il subsiste quelques freins déjà évoqués : la garantie moteur peut tomber lorsqu'il y a une installation de boîtier ; le fait que les constructeurs eux-mêmes n'intègrent pas ces boîtiers directement en première monte et en série. Il y en a un autre, que l'on peut desserrer : le déploiement des véhicules roulant au superéthanol dans le maillage des stations-service délivrant ce biocarburant. Il s'agit d'insérer le superéthanol E85 dans la liste des carburants alternatifs permettant de réduire les émissions et mentionner l'installation des boîtiers de conversion en E85 Flex Fuel dans les procédés de conversion énumérés à cet article.

M. Serge Letchimy. La rédaction de l'alinéa 2 de l'article 25 *bis* nous semble assez vague. Nous proposons par l'amendement CE116 que la liste des carburants et technologies éligibles au dispositif soit plus précise.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je voudrais vous rassurer, Monsieur Dive, sur le fait que le superéthanol E85 est bien considéré comme un carburant alternatif.

Ensuite, par rapport aux certificats d'économies d'énergie (CEE), il s'agit de savoir si ce carburant permet de faire des économies d'énergie et de réduire les émissions CO₂. C'est là où nous ne sommes plus tout à fait d'accord. Vous estimez que le bioéthanol permet une réduction des émissions de CO₂ qui peut aller jusqu'à 50 % si l'on intègre le cycle de vie globale et notamment la manière dont est produit ce carburant. Je ne suis pas d'accord sur ce chiffre et je trouve que l'amendement ne répond pas à l'objectif du dispositif des CEE : réduire les émissions CO₂. Nous ferions mieux d'investir dans des solutions de mobilité qui permettent vraiment de réduire ces émissions.

M. Julien Dive. Le véhicule électrique ne le permet pas plus !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Si, parce que le véhicule électrique est produit en France avec plus de 90 % d'énergies décarbonées.

M. Julien Dive. Et les batteries ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. On pourrait débattre des heures sur le sujet des batteries, mais il me semble que les meilleures études, notamment celles des acteurs indépendants français, n'ont pas de mal à dire que le véhicule électrique, pour ce qui est de la France, est extrêmement vertueux pour l'environnement et en termes d'économies de CO₂.

Pour ces raisons, je suis défavorable à cet amendement dans la mesure où je pense que le superéthanol E85 n'est pas une réponse pour la transition écologique, et qui plus est en utilisant cette solution des CEE. J'émetts aussi un avis défavorable aux deux autres amendements.

Mme Célia de Lavergne. J'aimerais apporter un élément de réflexion. Je partage votre intérêt pour ces biocarburants mais la politique des CEE vise à faire des économies d'énergie, notamment en finançant des travaux de rénovation énergétique. La logique de cette politique publique est moins la baisse des émissions de CO₂ que la baisse de la consommation d'énergie. Nous ne soutiendrons pas ces amendements car il nous semble que l'incitation à l'usage des biocarburants doit passer par d'autres politiques publiques.

La commission rejette successivement les amendements CE99, CE85 et CE116.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 25 bis sans modification.

Après l'article 25 bis

La commission est saisie de l'amendement CE143 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à rendre opérationnelle une mesure non appliquée de la loi de 2015 relative à la transition énergétique, permettant de réduire de 15 % les obligations réglementaires de construction de parkings dans les immeubles neufs dans le cas où des véhicules électriques dotés de bornes ou des véhicules propres en auto-partage sont mis à disposition par le promoteur.

Cette mesure n'est toujours pas appliquée en raison de l'absence de publication du décret d'application prévue par la loi. Il ressort des échanges que ce décret n'est en réalité pas nécessaire, chaque règlement de plan local d'urbanisme pouvant déterminer les modalités d'application de cette mesure.

La commission adopte l'amendement.

Avant l'article 26 A

La commission examine l'amendement CE144 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à instaurer un mécanisme de suivi et de *name and shame* s'agissant du respect par l'État, ses établissements publics et les collectivités territoriales, des obligations fixées par la loi depuis 2016 en matière d'acquisition de véhicules propres lors du renouvellement de leurs flottes. Pour mémoire, la loi impose à l'État d'acquérir au moins 50 % de véhicules propres, tandis que cette obligation s'élève à 20 % pour les collectivités territoriales.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle passe à l'amendement CE127 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à inscrire dans la loi l'objectif de fin de la vente des voitures neuves émettant des gaz à effet de serre à l'horizon 2040, tel que fixé par le plan climat présenté par le Gouvernement en juillet 2017.

Pour suivre la faisabilité du respect de cet objectif, un rapport intermédiaire serait présenté tous les cinq ans par le Gouvernement au Parlement. Ce rapport comprendrait également un bilan de l'application de la réglementation européenne en matière de réduction progressive des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves, qui fixe des objectifs intermédiaires en 2021, 2025 et 2030.

La commission adopte l'amendement.

Article 26 A (article L. 224-10 [nouveau] du code de l'environnement) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises*

La commission examine les amendements identiques CE98 de M. Michel Delpon et CE145 du rapporteur pour avis.

Mme Stéphanie Do. L'amendement CE98, soutenu par le groupe La République en Marche, vise à accentuer l'obligation faite aux entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules automobiles, d'acquérir et d'utiliser des véhicules à faibles ou très faibles émissions à l'occasion du renouvellement de leur parc. L'augmentation de 10 à 20 % de la part minimale de véhicules à faibles ou très faibles émissions poursuit une double finalité : aligner l'effort demandé aux entreprises sur celui requis auprès des collectivités territoriales ; participer activement à la lutte contre le réchauffement climatique alors que le secteur des transports représente à lui seul près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je suis évidemment favorable à cet amendement puisque j'ai déposé un amendement CE145 identique.

La commission adopte les amendements.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 26 A modifié.

Article 26 B (article L. 224-11 [nouveau] du code de l'environnement et art. 33 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des loueurs et des exploitants de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur*

La commission examine les amendements CE75 et CE76 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Ces amendements visent à ajouter au périmètre des véhicules devant être en partie renouvelés par des véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO₂, les véhicules utilisés par les loueurs automobiles.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Ces amendements sont très intéressants car ils permettent de prendre en considération les véhicules en location longue durée – LDD – ou en location avec option d'achat – LOA. J'y suis très favorable.

La commission adopte successivement les amendements.

Puis elle passe à l'amendement CE146 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à introduire un mécanisme de suivi et de sanction des obligations de certaines entreprises en matière d'acquisition ou d'utilisation de véhicules propres afin de rendre ces obligations effectives.

Les sanctions financières, calculées à partir du nombre de véhicules propres manquants, s'appliqueraient à partir de 2025 pour toutes les entreprises concernées, l'obligation de *reporting* entrant en vigueur dès 2020 pour les loueurs de véhicules et les exploitants de taxis, conformément aux obligations issues de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 26 B modifié.

Article 37 (articles L. 5522-2 et L. 5523-1 du code des transports) : *Demandes d'habilitation à légiférer par ordonnance dans les domaines fluvial et maritime et expérimentation de la navigation dans les eaux intérieures des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 37 sans modification.

Après l'article 37

La commission examine l'amendement CE133 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à obliger tous les ports de plaisance d'une capacité supérieure à 100 places à réserver, d'ici à 2022, au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques.

Actuellement, la flotte de plaisance française représente 600 000 unités actives, dont 75 % de bateaux à moteur. Les bateaux de moins de 12 mètres représentent plus de 99 % de ce total. L'objectif d'un minimum de 1 % de postes équipées de bornes de recharge électriques est à considérer comme un point de départ pour l'appropriation de cette problématique sans effet trop coercitif.

M. Erwan Balanant. Je découvre cet amendement dont je comprends la logique. Pour votre information, dans les ports de plaisance, on trouve des bateaux à voile. Aux dernières nouvelles, un bateau à voile ne pollue pas vraiment et il est très difficile de trouver des places dans les ports. Il faudrait peut-être préciser que les ports où il y a essentiellement des bateaux à voile ne seront pas nécessairement soumis à cette obligation. Dans beaucoup de ports, il n'y a pas de bateaux électriques. Chez nous, en Bretagne, les ports de plaisance sont pour une très grande part occupés par des bateaux à voile. Je le redis : la voile, c'est le vent, quelque chose que l'on a inventé il y a très longtemps.

M. le président Roland Lescure. Merci de votre présence. Il y a quand même un petit moteur parfois, non ?

M. Erwan Balanant. Oui, il y a un petit moteur...

M. le président Roland Lescure. Mais je vais laisser le rapporteur pour avis vous répondre : sujet au mal de mer, je me garderai de m'immiscer dans ce débat...

M. Erwan Balanant. Ces moteurs sont déjà souvent électriques. Je comprends la logique mais je crois que la mesure pourrait poser problème à nos petits ports de plaisance. Je serai vigilant sur ce point lors de la séance.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je peux vous rassurer : il est question des ports de plaisance de plus de 100 places, c'est-à-dire de grosses structures. À partir de 100 places, il faut une place avec borne de recharge, ce qui laisse 99 places pour d'autres bateaux, à moteur ou à voile. En outre, de nombreux voiliers ont des moteurs et une borne de recharge pourrait être utile pour charger une petite batterie les jours où il n'y a pas de vent. Cela ne me semble pas du tout être problématique ; mais, si vous voulez, nous pouvons creuser le sujet avant l'examen du texte en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ou dans l'hémicycle. Nous pourrions éventuellement ajouter cette précision.

La commission adopte l'amendement.

Article 37 bis B (article L. 2333-41 du code général des collectivités territoriales) : *Extension du périmètre et augmentation du montant de la taxe de séjour applicable aux navires*

La commission examine l'amendement CE147 du rapporteur pour avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'article 37 bis B a été ajouté au Sénat afin de permettre aux communes d'augmenter la taxe de séjour acquittée par les paquebots et les navires de croisière. Ces navires, dont la taille ne cesse de croître, sont responsables de pollutions de plus en plus importantes dans les ports où ils accostent. De plus, les niveaux de taxes de séjour qui leur sont imposés ne semblent pas adaptés aux niveaux de confort qu'ils peuvent offrir. Le code général des collectivités territoriales classe en effet les ports de plaisance dans la catégorie des campings classés en une ou deux étoiles et la taxe de séjour qui peut leur être appliquée est plafonnée à 20 centimes par passager, montant le plus faible de toutes les catégories d'hébergement.

L'intention du Sénat était de permettre aux communes de relever le montant de la taxe de séjour mais la rédaction n'est pas forcément adaptée. D'une part, elle ne concerne pas que les ports de plaisance mais elle vise tous les ports et pourrait donc potentiellement concerner les marins pêcheurs et les cargos. D'autre part, le tarif plafond retenu, de 10 euros par passager, est disproportionné par rapport aux autres catégories d'hébergement : pour mémoire, la catégorie actuellement la plus élevée, celle des palaces, est plafonnée à 4 euros par personne hébergée... Un montant trop élevé risquerait de nuire au tourisme de certaines régions côtières.

Je propose une solution de compromis visant à passer les ports de plaisance de la catégorie des terrains de camping à celle des hôtels de tourisme une étoile. Le tarif plancher serait ainsi au même niveau que le droit en vigueur – 20 centimes – mais les communes seraient autorisées à augmenter leur taxe de séjour jusqu'à 80 centimes par nuit et par personne hébergée. La possibilité pour les communes d'instaurer un tarif distinct pour les navires polluants serait par ailleurs maintenue.

La commission adopte l'amendement.

Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 37 bis B modifié.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'ensemble du projet de loi modifié, à l'unanimité.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Club des véhicules écologiques

M. Thibaut Moura, directeur adjoint, responsable du pôle mobilité – énergies

Mme Mathilde Desgranges, consultante, pôle mobilité – énergies

M. Gaspard Martin Witkowski, chargé de mission

GRDF *

M. Bertrand de Singly, délégué stratégie

Mme Estelle Courtier Arnoux, chef de pôle Marchés du gaz

Mme Muriel Oheix, chargée des relations institutionnelles

Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) *

M. Gaël Bouquet, directeur juridique du CCFA

M. Nicolas le Bigot, directeur environnement au CCFA

Mme Louise d'Harcourt, chargée des affaires parlementaires au CCFA,

M. Sébastien Duplan, chargé d'affaires publiques VCA

M. Jean-Marc Lange, directeur des affaires publiques, Renault Trucks

Mme Marie Laure Le Naire, chargée d'affaires publiques mobilités-électrique chez Renault,

M. Nicolas Tcheng, chargé des relations avec le Parlement chez Renault,

Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE)

M. Joseph Beretta, président

Mme Cécile Goubet, secrétaire générale

M. Clément Molizon, responsable des relations institutionnelles

40 millions d'automobilistes

Mme Laetitia Hooghiemstra, secrétaire générale

ADEME

M. Jérémie Almosni, chef du service transports et mobilité

Association des responsables de copropriété (ARC)

M. Émile Hagège, directeur général

GRT Gaz

M. Vincent Rousseau directeur de projet Mobilité

Mme Agnès Boulard, responsable des relations institutionnelles

M. Frédéric Moulin, délégué territorial Val-de-Seine

Groupement des industries de construction et activités navales (GICAN) *

M. François Lambert, délégué général

M. Jacques Orjubin, délégué communication et relations publiques

Association française pour l'hydrogène et les piles à combustibles (AFHYPA) *

Mme Christelle Werquin, déléguée générale

M. Maxime Sagot, chargé des relations institutionnelles

Union française de l'électricité (UFE) *

M. Mathias Laffont, responsable affaires économiques et mobilité

Mme Charlotte Henkes, responsable des relations institutionnelles

ENEDIS *

M. Dominique Lagarde, directeur du programme Mobilité

M. Pierre Guelman, directeur des affaires publiques

Mme Anne-Marie Idrac, Haute responsable pour la stratégie nationale de développement des véhicules autonomes

M. Xavier Delache, sous-directeur des études et de la prospective à la direction générale des infrastructures et de la mer (DGITM)

Direction générale des entreprises (DGE)

M. Julien Tognola, chef du service de l'industrie

Mme Marie-Gaëlle Pinart, adjointe au chef de bureau de l'industrie automobile

RTE *

M. François Brottes, président

M. Thomas Veyrenc, directeur Stratégie et prospectives

M. Philippe Pillevesse, directeur des relations institutionnelles

Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

M. Jean Abèle, secrétaire général

Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) *

Mme Dorothée Dayraut-Jullian, directrice des affaires publiques et de la communication

Mme Laurence Dubar-Jouannelle, responsable de la branche distribution de carburants et d'énergies

M. Francis Pousse, président des propriétaires exploitants des stations-service

M. Louis de Laromiguière, responsable du pôle Solutions de mobilité

M. Robert Ostermann, directeur général d'Europcar Mobility Group

VALEO *

M. Guillaume Devauchelle, vice-président en charge de l'innovation du développement scientifique

M. Jean-Baptiste Burtscher, chargé de mission à la direction de la stratégie et des affaires publiques

Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)

M. Laurent Michel, directeur

M. Cédric Bozonnat

M. Philippe Geiger

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M. Olivier Gavaud, adjoint au sous-directeur études et prospective

Mme Chantal Reland, adjointe au sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime

M. Marc Léger, adjoint au sous-directeur de la sécurité maritime

M. Julien Pavy, conseiller parlementaire du DGITM

Cocolis

M. Vincent Eliette, président

M. Julien Lardé, directeur général

GNVERT (filiale d'Engie pour le gaz naturel véhicule)

M. Jean-Baptiste Furia, directeur général de GNVERT

M. Etienne Giron, délégué aux affaires règlementaires d'ENGIE

Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV) *

M. Jean-Claude Girot, président de l'AFGNV et commissaire général du Mondial de l'Auto

M. Gilles Durand, secrétaire général de l'AFGNV

M. Grégoire du Guerny, responsable affaires publiques chez Association française du gaz

Association agriculteurs métalliseurs de France (AAMF)

M. Philippe Collin, agriculteur-méthaniseur et administrateur d'AAMF

Table-ronde des opérateurs de bornes de recharges électriques réunissant :

Zeplug

M. Frédéric Renaudeau, président

Mme Émilie Méranger-Gay, directrice marketing

Groupe Bolloré (Blue Solutions)

M. Christophe Arnaud, CEO

Izivia (filiale d'EDF)

M. Pascal Wexler, directeur projets et développement

Mme Veronique Loy, directrice adjointe des affaires publiques d'EDF

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le répertoire AGORA des représentants d'intérêts de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP), qui vise à fournir une information aux citoyens sur les relations entre les représentants d'intérêts et les responsables publics lorsque sont prises des décisions publiques*