

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

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

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

Samedi 13 mars 2021  
Séance de 21 heures

Compte rendu n° 28

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

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



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

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

*Amendements CS2517 de Mme Nathalie Sarles, CS4299 de M. Jean-Luc Fugit et sous-amendement CS5376 du rapporteur (discussion commune).*

**Mme Véronique Riotton.** La mobilité propre se développerait davantage si la réglementation était étendue à l'ensemble des véhicules sans tenir compte de leur poids total autorisé en charge (PTAC). La mobilité lourde ne représente que 3 % des véhicules, mais elle est à l'origine de 25 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

L'amendement CS2517 tend à supprimer la mention du PTAC des véhicules et à étendre les mesures de réglementation au transport de marchandises. La visée est autant environnementale que d'équité.

**M. Jean-Luc Fugit.** L'amendement CS4299 vise à inclure les véhicules utilitaires légers dans le champ des restrictions de circulation défini pour les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Selon le centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA), ces véhicules contribuent davantage que les véhicules particuliers aux émissions d'oxydes d'azote, polluant principal dans les centres urbains.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour le titre III.** Je trouve que l'amendement CS4299 est excellent, mais je propose de le sous-amender afin de préciser que le contenu des mesures de restriction applicable sera fixé par le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Les mesures prévues aux alinéas 9 à 11 sont, en effet, cohérentes pour des voitures particulières, mais pas directement transposables aux véhicules utilitaires.

Avis défavorable à l'amendement CS2517.

**Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique.** Ces amendements visent à étendre les restrictions minimales que doivent imposer les ZFE-m des agglomérations qui dépassent de façon régulière les normes de qualité de l'air.

Le projet de loi prévoit que ces ZFE-m doivent prendre en compte *a minima* les véhicules particuliers, premiers émetteurs d'oxydes d'azote. L'amendement CS2517 vise à étendre ces restrictions aux poids lourds et l'amendement CS4299 aux véhicules utilitaires légers, ces derniers étant le deuxième émetteur d'oxydes d'azote, avant les poids lourds.

Le Gouvernement est favorable à l'extension des restrictions aux véhicules utilitaires légers ; en revanche il existe trop peu d'alternatives aux poids lourds à ce jour pour que ces derniers soient systématiquement pris en compte. Demande de retrait de l'amendement CS2517 et avis favorable à l'amendement CS4299 sous-amendé par le rapporteur.

*L'amendement CS2517 est retiré.*

*La commission adopte successivement le sous-amendement CS5376 et l'amendement CS4299 sous-amendé.*

*L'amendement CS4301 de M. Jean-Luc Fugit est retiré.*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement CS2867 de M. Cyrille Isaac-Sibille, l'amendement CS628 de M. Jean-Louis Bricout étant retiré.*

*Amendement CS4305 de M. Jean-Luc Fugit.*

**M. Jean-Luc Fugit.** Cet amendement vise à maintenir la dynamique des restrictions dans les dix ZFE-m rendues obligatoires par la loi d'orientation des mobilités (LOM). Il faut continuer d'y améliorer la qualité de l'air, d'autant que la révision de la directive « air », qui contribuera à atteindre les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), est engagée. À partir de 2022, la France sera donc amenée à revoir ses normes de qualité de l'air.

Cette sécurisation de la dynamique des restrictions interdirait tout retour en arrière, un peu à la manière d'un clapet anti-retour.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** L'idée d'empêcher tout retour en arrière est intéressante, mais la rédaction de l'amendement exclut des restrictions de circulation dans les ZFE-m créées après le 31 décembre 2020. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Avis défavorable pour la même raison. En outre, je compte sur le bon sens des maires ; après de tels acquis, ils auraient beaucoup de mal à revenir en arrière.

**M. Jean-Luc Fugit.** Je vais retirer l'amendement, mais je souhaite que l'on puisse retravailler sur ce sujet d'ici à la séance.

*L'amendement est retiré.*

*Amendements identiques CS1336 de M. Thierry Michels, CS2051 de M. Gérard Leseul, CS2843 de M. Matthieu Orphelin et CS2907 de M. Dominique Potier.*

**M. Thierry Michels.** Je propose une série d'amendements visant à accélérer le calendrier de mise en place des ZFE-m. Le CS1336 tend à interdire la circulation dans ces zones des véhicules diesel immatriculés avant 2001 et ceux à essence immatriculés avant 1997 dès 2022, alors que le projet de loi prévoit de le faire en 2023. Cet amendement est complété par des dispositions équivalentes dans les amendements CS5338 et CS5337.

Il faut envoyer des signaux clairs pour que les ZFE-m soient efficaces au plus vite. L'État consent un effort substantiel pour soutenir le changement du parc automobile des moins favorisés, et contribue à faciliter les transports publics par le biais de politiques de soutien financier et de dispositifs fiscaux spécifiques. Dans la loi de finances pour 2021, 1,2 milliard d'euros sont consacrés à la prime à la conversion. Nous pourrions cibler les investissements de manière à traiter prioritairement le cas des véhicules les plus anciens.

**M. Gérard Leseul.** Nous souhaitons également accélérer d'un an le calendrier des mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles les plus polluants – classés Crit'Air 5. L'application la plus rapide de ces mesures permettra de réduire très significativement les émissions polluantes, donc les maladies, voire les décès qui y sont liés.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** L'échéance de 2022 me semble trop proche : elle interviendrait seulement quelques mois après la promulgation de la loi. Une telle accélération pose également une question d'acceptabilité sociale. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Pour anticiper la trajectoire des restrictions minimales dans les ZFE-m, il faudrait reprendre la concertation avec les collectivités concernées. Nous avons déjà beaucoup discuté avec elles pour obtenir le meilleur calendrier. Celui-ci est bien accepté et permet d'organiser l'installation des dispositifs de contrôle, sans lesquels une ZFE-m ne fonctionnerait pas. Tout changer maintenant enverrait un signal inquiétant à ces collectivités et entraînerait pour elles une perte de visibilité.

Si elles arrivent à mettre en place les ZFE-m plus tôt, tant mieux ; mais ce que prévoit le projet de loi est déjà un défi important. Avis défavorable.

**M. Thierry Michels.** J'entends vos arguments sur ce point. J'insiste sur l'importance de cibler davantage les aides en faveur des personnes les plus affectées par ces mesures.

*L'amendement CS1336 est retiré.*

*La commission rejette les amendements restants.*

*Amendements identiques CS2052 de M. Gérard Leseul, CS4292 de M. Jean-Luc Fugit, CS5338 de M. Thierry Michels, CS5342 de M. Matthieu Orphelin et CS5344 de M. Dominique Potier.*

**M. Gérard Leseul.** Il s'agit également d'accélérer d'un an le calendrier des mesures de restriction de la circulation, cette fois, des véhicules automobiles classés Crit'Air 4. J'ai bien entendu la réponse de la ministre sur les amendements précédents. Je conçois qu'il y a eu une concertation, mais il faut prendre des mesures rapidement. Sur le point fondamental de l'accompagnement social, notamment, des décisions telles que des prêts garantis ou, mieux encore, le prêt à taux zéro devront être prises.

**M. Jean-Luc Fugit.** Interdire les véhicules Crit'Air 5 dès 2022 me paraissait prématuré, puisque nous sommes encore en train d'étudier le projet de loi. En revanche, l'interdiction de circuler pour les véhicules Crit'Air 4 dès 2023 me semble envisageable. À cette date, ces véhicules diesel auraient au moins 17 ans. Les véhicules diesel sont responsables de 96 % des émissions d'oxydes d'azote provenant des transports routiers.

D'après les informations dont je dispose, Paris envisage cette interdiction dès 2021, et Strasbourg et Toulouse en janvier 2023. Une interdiction anticipée à cette date dans les dix agglomérations concernées par une ZFE-m obligatoire signalerait une volonté de baisser la pollution dans les centres urbains.

**M. Thierry Michels.** Je rejoins les arguments de Jean-Luc Fugit.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Je rappelle les arguments précédents sur la concertation avec les collectivités concernées. Si ces dernières parviennent à aller plus loin, bravo à elles. Elles pourront être mises en avant, notamment dans le cadre de France mobilités. À ce stade, il me semble difficile d'accélérer la trajectoire prévue dans le projet de loi, même si nous pouvons continuer à en discuter en vue de la séance. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Les collectivités sont pour la plupart volontaristes : elles veulent mettre en place des ZFE-m le plus tôt possible et de la manière la plus ambitieuse possible. Le projet de loi fixe une limite maximale dans le temps. Si on peut aboutir avant, c'est bien ; mais il n'est pas certain que toutes les collectivités concernées soient en mesure de s'adapter à une accélération du calendrier.

Je rappelle que le principe de base est que personne ne reste sans solution de mobilité, et que chacun puisse continuer à se déplacer correctement dans ces agglomérations de plus de 150 000 habitants, avec un véhicule individuel, des transports collectifs suffisamment développés ou en covoiturage. Si l'assurance est donnée que ces solutions sont présentes, il sera en effet possible d'accélérer le calendrier.

À ce stade je m'en tiens au résultat de la concertation avec les collectivités, ne serait-ce que pour éviter de rompre le contrat de confiance.

**M. Jean-Luc Fugit.** L'amendement ne concerne pas les nouvelles collectivités concernées par les ZFE-m, c'est-à-dire les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants, mais bien les dix déjà prévues par la LOM au 31 décembre 2020. On ne les prend donc pas par surprise.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, 375 000 voitures Crit'Air 4 circulaient dans les métropoles de Paris, Lyon et Marseille. Compte tenu des renouvellements, ce nombre sera de l'ordre de 200 000 en 2023. Paris prévoit d'interdire ces véhicules particuliers dès cette année, Strasbourg, Toulouse et Marseille en 2023. L'idée est donc de dire d'accélérer à celles des dix autres collectivités qui restent, ce qui nous aiderait à un moment où l'Union européenne nous montre du doigt du fait des émissions des oxydes d'azote.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Encore une fois, parmi les dix collectivités concernées dont nous parlons, toutes ne sont pas prêtes à une accélération. Si l'on ne respecte pas dans ce texte le résultat de la concertation organisée avec elles, les discussions à venir avec les autres collectivités concernées par l'extension des ZFE-m seront plus difficiles.

Plus cela va vite, mieux c'est. Mais je sais aussi qu'il existe des difficultés techniques. L'avis est défavorable tout simplement parce que nous essayons de rester sur un chemin. J'invite, bien entendu, toutes les collectivités concernées par la mise en place d'une ZFE-m à aller le plus vite possible.

**M. Gérard Leseul.** Vous nous faites part de concertations techniques et je ne doute pas qu'elles ont eu lieu, mais elles ne concernent pas le Parlement. Vous nous proposez un calendrier ; nous proposons de l'accélérer.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendements identiques CS2053 de M. Gérard Leseul, CS5337 de M. Thierry Michels, CS5339 de Mme Jennifer De Temmerman, CS5341 de M. Matthieu Orphelin et CS5343 de M. Dominique Potier.*

**M. Gérard Leseul.** Il s'agit d'avancer d'un an, à 2024, le calendrier des mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles classés Crit'Air 3.

Madame la ministre, vous avez souligné à juste titre l'importance de l'offre de transports en commun pour fournir une alternative. Nous y reviendrons à l'occasion d'un amendement qui propose de ramener à 5,5 % le taux de la TVA pour les réseaux de transport en commun, notamment ferroviaires.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Pour les mêmes raisons que précédemment, avis défavorable.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendements identiques CS306 de M. Guy Bricout, CS931 de Mme Jennifer De Temmerman et CS2906 de M. Dominique Potier, et amendements CS2054 de M. Gérard Leseul et CS4294 de M. Jean-Luc Fugit (discussion commune).*

**Mme Chantal Jourdan.** L'amendement CS2906 vise à planifier à l'horizon 2025 une interdiction progressive des véhicules diesel dans les agglomérations concernées par l'obligation de mise en place d'une zone à faibles émissions.

**M. Jean-Luc Fugit.** Le CS4294 tend à restreindre la circulation des voitures diesel Euro 5, classées Crit'Air 2, c'est-à-dire mises en circulation entre le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et le 31 août 2015, au plus tard en 2026. Ces véhicules auront alors plus de 10 ans. En moyenne, leurs émissions d'oxydes d'azote sont trois à six fois plus élevées que celles des autres véhicules.

L'année dernière, l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) s'est livré à une synthèse des interactions entre pollution de l'air, gaz à effet de serre (GES) et covid-19. Celle-ci montre que la pollution de l'air est un facteur d'affaiblissement de l'organisme face aux virus respiratoires ; cette pollution a donc eu un effet sur la mortalité liée au covid-19. Il faut s'appuyer sur les données scientifiques.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Avis défavorable. Interdire la circulation de l'ensemble des véhicules diesel dès 2025, alors que ces véhicules ont pu être achetés récemment, n'est pas socialement acceptable.

En outre, l'année 2015 à laquelle il a été fait référence ne correspond pas à une différence de vignette Crit'Air, mais à une distinction entre véhicules Euro 5 et Euro 6.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Interdire les véhicules diesel classés Crit'Air 2 dans les ZFE-m en 2025, c'est s'attaquer à la moitié du parc des voitures à moteur diesel, dont certaines seront alors âgées seulement de 5 ou 6 ans. C'est très ambitieux et sans doute excessif. Avis défavorable.

En revanche, restreindre la circulation des véhicules diesel Euro 5 à partir de 2026 mérite réflexion, car il s'agit de véhicules plus anciens. Certaines collectivités l'ont déjà fait, mais il faudra reprendre la concertation avec les autres. Nous pouvons envisager de progresser sur ce sujet d'ici à la séance publique, même si je ne garantis rien.

**M. Jean-Luc Fugit.** Je tiens à votre disposition l'ensemble des données précises du CITEPA sur les émissions d'oxydes d'azote au kilomètre par type de véhicule.

J'apprécie votre ouverture d'esprit au sujet des restrictions sur les véhicules diesel Euro 5 et je retire donc mon amendement, en restant à votre disposition pour le retravailler d'ici à la séance.

**Mme Chantal Jourdan.** Il me semble très important d'accélérer le calendrier des restrictions de circulation des véhicules diesel.

Une récente étude a évalué à 97 000 le nombre des décès prématurés attribuables à la pollution de l'air chaque année, soit plus du double de celui de 48 000 décès retenu depuis 2016 par Santé publique France. Cela donne la mesure de l'amplification du phénomène et de l'urgence qu'il y a à agir.

**M. Nicolas Turquois.** Je comprends parfaitement les arguments de notre collègue Jean-Luc Fugit. Dans ma circonscription, qui n'est pas en zone à faibles émissions, le problème est davantage de trouver des moyens de mobilité. Les seules solutions passent souvent par l'acquisition de véhicules diesel dans des garages solidaires, pour moins de 3 000 euros.

Les deux impératifs de santé publique et d'accès à la mobilité doivent être conciliés. Il faut donc aller vite, mais pas trop.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Si ce qui est mis en place est socialement inacceptable, on va retrouver des situations de blocage qu'on a pu connaître.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons développer les solutions alternatives, grâce aux primes à la conversion ou aux bonus, qui permettent d'acquérir des véhicules autres que des diesels avec un reste à charge d'un montant aussi modique que celui que vous avez mentionné, les aides portant aussi sur des véhicules d'occasion. Je peux facilement vous faire la démonstration que l'on peut acheter des véhicules non diesel avec un reste à charge de 2 000 euros.

**M. Jean-Luc Fugit.** Il ne faut pas confondre émissions et concentration. Les premières n'ont pas du tout le même impact selon qu'elles se produisent en milieu rural ou urbain, où elles sont bien plus concentrées.

*L'amendement CS4294 est retiré.*

*La commission rejette successivement les amendements restants.*

*Amendement CS3055 de Mme Catherine Osson.*

**Mme Véronique Riotton.** Notre collègue Catherine Osson souhaite que l'autorité compétente en matière d'interdiction de certains véhicules informe obligatoirement, et de manière explicite, les usagers de ce que leurs véhicules seront prochainement interdits. La transparence de l'information des citoyens est primordiale.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Il faut effectivement absolument informer au maximum nos concitoyens, et cette proposition est déjà satisfaite, notamment par la loi d'orientation des mobilités, grâce à son rapporteur – à l'époque, Jean-Luc Fugit.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Je confirme que cela est déjà prévu : une campagne d'information locale est requise par le code général des collectivités territoriales, pendant une durée d'au moins trois mois. En complément, un dispositif d'information centralisé, assuré par Bison futé, dont l'application mobile offre une carte recensant les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) existantes ainsi que les projets devant se concrétiser cette année, a été développé. Les usagers de la route ont ainsi facilement accès aux catégories de véhicules concernés par les restrictions de circulation, aux vignettes Crit'Air autorisées et, le cas échéant, à la temporalité de ces mesures. Cette carte sera également accessible début mai au plus tard sur le site de Bison futé. D'autres applications proposent un même service. Demande de retrait.

*L'amendement est retiré.*

*Amendement CS4296 de M. Jean-Luc Fugit et sous-amendements CS5378 et CS5379 du rapporteur.*

**M. Jean-Luc Fugit.** Il s'agit de s'assurer que les véhicules hybrides rechargeables seront bien exclus des restrictions de circulation proposées à l'article 27. Ces véhicules, s'ils sont correctement et régulièrement rechargés, sont vraiment bénéfiques pour la qualité de l'air en ville. Leur fonctionnement en mode électrique, à vitesse raisonnable, n'émet pas d'oxyde d'azote et ne contribue donc pas à la dégradation de la qualité de l'air.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Le premier sous-amendement est purement rédactionnel. Le second vise à supprimer la mention des deux règlements européens, qui peut induire en erreur quant aux modalités de détermination de l'autonomie des véhicules. Celles-ci pourront être précisées par voie réglementaire.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Les véhicules hybrides rechargeables ayant une autonomie suffisante sont classés Crit'Air 1 : ils ne peuvent subir les restrictions. Néanmoins, je ne vois pas d'inconvénient à apporter une telle précision. J'émet donc un avis de sagesse, sous réserve de l'adoption des sous-amendements du rapporteur.

**Mme Delphine Batho.** Les hybrides rechargeables sont effectivement classés Crit'Air 1, mais s'ils ne sont pas rechargés, ils peuvent devenir un vrai problème compte tenu de leur poids et de la pollution induite.

**M. François-Michel Lambert.** J'invite à voter contre l'amendement. S'il n'apporte rien de particulier, je crains qu'il ne présente ces véhicules hybrides comme l'alpha et l'oméga de la réponse aux enjeux de pollution atmosphérique et de transition énergétique alors qu'ils n'ont qu'un petit moteur électrique. Pourquoi les mettre en valeur alors que nous souhaiterions en voir un peu moins ?

**M. Martial Saddier.** Je soutiens l'amendement. Il apporte une clarification bienvenue, car nos compatriotes finissent par se dire que même des véhicules hybrides, il ne faut plus en acheter.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Je suis favorable à l'amendement pour des raisons tenant à la lisibilité et à l'acceptabilité de ces ZFE-m, sous réserve de l'adoption des sous-amendements.

*La commission adopte successivement les sous-amendements et l'amendement sous-amendé.*

*Amendement CS1339 de M. Thierry Michels.*

**M. Thierry Michels.** Le projet de loi nous offre une occasion de remédier à certains angles morts de la LOM. On ne peut pas engager la transition écologique sans prendre en considération les personnes précaires ou en situation de handicap, qui risquent de perdre en mobilité faute de pouvoir changer de véhicule. Afin de préserver la possibilité d'un minimum de déplacements pour ces citoyens, l'amendement tend à introduire une dérogation de huit jours au total permettant l'accès à la ZFE, sous certaines conditions et pour certains usages, sur le modèle de celle accordée aux véhicules de collection.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Nous travaillons à l'acceptabilité sociale des ZFE-m, notamment au travers des surprimes. La vignette ici proposée, qui ne pourrait être utilisée plus de huit jours par an, pose un problème pratique de contrôle. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Outre qu'il serait particulièrement difficile à mettre en œuvre et à contrôler, un tel dispositif ouvrirait un large champ d'exemptions préjudiciables à la qualité de l'air. Il me semble vraiment préférable que le calendrier des restrictions de circulation dans les ZFE-m soit correctement calibré par les autorités compétentes. Avis défavorable.

**M. Thierry Michels.** Il faut effectivement continuer à travailler pour rendre cette transition acceptable.

*L'amendement est retiré.*

*Amendement CS2134 de Mme Émilie Chalas.*

**Mme Émilie Chalas.** En raison des systèmes de sous-traitance, des dizaines de milliers de véhicules étrangers circulent sur le territoire français sans respecter les clauses environnementales ou les autorisations de circulation, ce qui a pour conséquence de polluer et de créer une concurrence déloyale entre transporteurs français et étrangers. Ainsi, l'entreprise

française de transport par véhicules légers Cetup est mise en difficulté dans le cadre des marchés publics, notamment.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** L'ensemble des dispositifs des ZFE-m s'appliquera aux véhicules étrangers dans les mêmes conditions qu'aux véhicules français. Se posera, bien entendu, par la suite, la question de leur contrôle.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Les dispositions en vigueur s'appliquent d'ores et déjà, sans exception, aux véhicules étrangers – près de 1,6 million de certificats de qualité de l'air leur ont été délivrés au 28 février 2021.

Reste la question des contrôles. Afin d'aider les collectivités, nous travaillons à les mettre en place le plus rapidement possible, car les ZFE-m fonctionneront d'autant mieux qu'ils seront automatisés et efficaces.

**Mme Émilie Chalas.** Les transporteurs français constatent tous les jours que circulent sur le territoire français des véhicules non accrédités.

Existe-t-il un agenda sur lequel fonder notre réflexion en vue d'accompagner les collectivités et la préfecture dans l'organisation du contrôle, crucial à plusieurs égards ? Outre la pollution, se pose en particulier la question du respect du code du travail face à une concurrence déloyale livrée par des entreprises, parfois européennes, hélas !

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur, elle rejette l'amendement CS5127 de Mme Patricia Lemoine.*

*Amendements CS2752 de M. Thibault Bazin et CS5128 de Mme Patricia Lemoine (discussion commune).*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement de notre collègue Thibault Bazin propose, en vue d'accélérer la mise en œuvre des ZFE-m, de clarifier le transfert de compétences entre le maire et le président de l'établissement public de coopération intercommunale.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Les amendements nuiraient au déploiement de ces ZFE-m. Or nous devons nous montrer très ambitieux en la matière. Se poserait, en outre, un problème d'harmonisation des critères. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Défavorable également. Ces amendements feraient perdre du temps. Le projet de loi prévoit un transfert automatique, car l'attribution de cette compétence à tous les maires d'une agglomération rend complexe la mise en œuvre des projets et nuit à la cohérence des mesures prises. Ce transfert a, bien sûr, fait l'objet d'une concertation avec toutes les associations de collectivités territoriales concernées, qui sont les premières à le demander.

**M. Raphaël Schellenberger.** Ces problèmes récurrents naissent de la nécessité de concilier la volonté d'aller vite sur certains sujets en en confiant la mise en œuvre à

l'intercommunalité, pour avoir une cohérence à l'échelle d'un territoire pertinent, et le respect d'un certain nombre de processus démocratiques. La nature du pouvoir de police du président d'une intercommunalité n'est pas la même que celle du maire, ce sont deux choses bien distinctes. Malheureusement, le principe de démocratie et celui de l'efficacité de l'action publique s'affrontent parfois.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement CS2129 de Mme Émilie Chalas.*

**Mme Émilie Chalas.** Je souhaite que les seuils de pollution de l'air en vigueur à l'échelle européenne soient alignés sur ceux de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), bien plus exigeants, en particulier en matière de particules fines. Dans les villes polluées et concernées par des plans de protection de l'atmosphère (PPA), les seuils à respecter sont souvent européens alors qu'ils sont bien en deçà des seuils de l'OMS en matière de santé publique. Il s'agit d'un amendement d'appel visant à entendre la position du Gouvernement.

**M. François-Michel Lambert.** Très bon amendement !

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Cette bonne idée est déjà satisfaite par l'article L. 211-1 du code de l'environnement qui précise que toutes les normes de qualité de l'air sont définies en conformité avec celles de l'Union européenne et, le cas échéant, de l'OMS.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** L'amendement donne le sentiment que nous pourrions définir nous-mêmes les seuils communautaires, mais ce n'est pas le cas. Cela étant, la Commission européenne envisage d'ores et déjà un travail de convergence visant à se rapprocher des recommandations de l'OMS. Cela va à la fois dans le sens de votre amendement, et dans le bon sens. Vous pouvez donc le retirer.

**Mme Émilie Chalas.** S'agissant des particules fines, les seuils européens ne sont pas au niveau de ceux de l'OMS : je persiste donc sur ce point, même si je vais retirer mon amendement.

**Mme Delphine Batho.** Ayant présenté maints amendements sur l'alignement sur les normes de l'OMS, je me réjouis de voir que des collègues de la majorité qui avaient voté contre adoptent ce point de vue, et regrette le retrait de cet amendement. Ces seuils sont très importants, car ils forment la base de tout l'ordre public environnemental. La France doit s'aligner sur ces normes.

**M. Martial Saddier.** Cet amendement pertinent est déjà applicable : les commissions locales de l'air peuvent d'ores et déjà appliquer ces normes, et certaines d'entre elles le font, notamment celle de la vallée de l'Arve.

**M. Jean-Luc Fugit.** Les particules fines ne sont pas le seul problème ; il y a aussi l'oxyde d'azote, pour lequel nous sommes déjà alignés sur les normes de l'OMS.

Les premières ont fait l'objet d'une concertation européenne au début du premier trimestre, en vue de préparer la directive de 2022 qui sera ensuite transposée au niveau national, donc en France. Tout cela va converger, d'ici un ou deux ans. Il n'est donc pas nécessaire d'aller plus loin.

**M. François-Michel Lambert.** Je voterai cet amendement particulièrement pertinent. Nous avons adopté une précision qui n'était pas nécessaire, mais lorsqu'il s'agit de savoir quel seuil de pollution atmosphérique fixer pour préserver autant que possible la santé de nos concitoyens, il n'en est pas question. Il y a bien deux poids, deux mesures. J'aurais tant préféré que cet amendement soit voté plutôt que l'autre !

**Mme Émilie Chalas.** Je sais bien que l'on peut appliquer des seuils différents, mais l'idée est d'avoir les mêmes partout sur le territoire. Je sais aussi que le seuil ne peut pas être fixé par la représentation nationale de la France, et c'est pourquoi je retire mon amendement.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte l'article 27 ainsi modifié.*

### **Après l'article 27**

*Amendements identiques CS1666 de Mme Véronique Louwagie et CS4975 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Raphaël Schellenberger.** L'amendement de notre collègue Véronique Louwagie tend à faire entrer dans le mouvement des ZFE-m les transports par voie fluviale et ferroviaire. Le ferroviaire est particulièrement sensible dans les grandes agglomérations, où se trouvent des gares importantes. La SNCF s'est déjà engagée à remplacer, d'ici à 2035, 3 500 de ses véhicules diesel, mais elle doit prendre toute sa part dans la stratégie de décarbonation des mobilités.

**M. Jean-Marie Sermier.** Mon amendement vise à élargir les catégories de véhicules pouvant être concernés par la ZFE-m à celles des véhicules non routiers circulant sur la voie fluviale.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Les ZFE-m ne sont pas l'outil adéquat pour décarboner ces types de transport : l'autorité de police sur laquelle elles s'appuient est compétente en matière de circulation et de stationnement routiers mais n'est pas adaptée pour la régulation fluviale et ferroviaire. Le dispositif serait totalement inopérant. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Je redis que l'on ne peut pas étendre le périmètre des ZFE aux domaines ferroviaire et fluvial, tout simplement parce qu'à la différence du réseau routier, leurs réseaux ne disposent pas nécessairement de possibilités de contournement de ces zones. À cette difficulté technique s'ajoute le fait que les technologies de verdissement applicables aux bateaux fluviaux ne possèdent pas encore un niveau de maturité technologique comparable à celui observé dans le transport routier. Cette proposition est donc prématurée et constituerait une contrainte trop forte pour des secteurs aujourd'hui en pleine transition. Elle pénaliserait, en outre, le report modal vers un mode de transport massifié alternatif à la route. Avis défavorable.

**M. Raphaël Schellenberger.** Je comprends de ces arguments que les amendements sont peut-être trop ambitieux. Ils proposent pourtant toutes les mesures de transition en associant les exploitants des domaines ferroviaires ou fluviaux à la construction des règles qui les concernent, ce qui permettra tout à fait de gérer la question de la maturité technologique.

Par ailleurs, l'exposé sommaire souligne que la SNCF se dit aujourd'hui prête à faire évoluer son parc de diesels. L'amendement déposé tout à l'heure par notre collègue Michel Vialay proposait que de telles dispositions ne s'appliquent d'ailleurs qu'en 2030.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il ne s'agit pas de détourner les péniches ou les trains des ZFE-m, madame la ministre, mais au contraire de les inclure dans la réflexion. Il est heureux qu'à Paris, par exemple, on réfléchisse avec le secteur fluvial pour faire sortir tous les matériaux du Grand Paris Express. Cela se passe tellement bien que l'on pourrait appliquer ce schéma à d'autres ZFE-m où cohabitent ferroviaire et fluvial.

**M. François-Michel Lambert.** Je crains que nos collègues du groupe Les Républicains ne fassent la confusion entre les véhicules qui accèdent à une ville et ceux qui la traversent. Si l'on crée une contrainte pour les barges qui remontent de Rouen jusqu'à Bonneuil-sur-Marne simplement parce qu'elles traversent la ZFE-m de Paris, sachant qu'une barge équivaut à 220 camions et compte tenu de la densité du trafic sur la Seine, imaginez le nombre de camions qu'il faudrait remettre sur la route !

La stratégie présentée par le Gouvernement est la bonne : travailler sur le fond de la transformation en utilisant différents moyens, dont le rétrofit pour le fluvial. Mais cela ne se fait pas du jour au lendemain.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendements CS161 de M. Jean-Charles Larssonneur, CS629 de M. Guy Bricout, CS2283 de M. Olivier Damaisin, amendements identiques CS1839 de M. Vincent Ledoux et CS3988 de Mme Huguette Tiegna (discussion commune).*

**Mme Valérie Petit.** Le martyr du jour, le véhicule de collection, renaît de ses cendres et aimerait bien qu'on l'exempte des restrictions de circulation de la ZFE-m !

**M. Yannick Favennec-Bécot.** Je vais retirer l'amendement CS629 et je vous promets que c'est la dernière fois que je vous parle des véhicules de collection ! Je me réjouis à l'avance, madame la ministre, de l'avis favorable que vous allez probablement réserver à l'amendement demandant un rapport sur le sujet. C'est un amendement que nous avons rédigé avec votre cabinet mais que, pour des raisons techniques, mon groupe n'a pas pu déposer. Je remercie mes collègues de La République en Marche et du MoDem de l'avoir repris. J'ai bien noté votre volonté d'aboutir rapidement sur ce sujet, en lien avec la Fédération française des véhicules d'époque, pour le plus grand plaisir des collectionneurs, pour la sauvegarde d'un patrimoine et pour la survie d'une filière économique.

**Mme Huguette Tiegna.** C'est une demande qui émane des circonscriptions de pouvoir concilier une véritable ambition écologique avec la préservation d'un des derniers plaisirs que l'on trouve en ruralité avec les véhicules de collection. J'ai bien entendu M. le rapporteur évoquer une solution de secours à travers la remise d'un rapport à la suite du

travail que la fédération et les ministères sont en train de mener, et je me tiens à disposition pour y participer.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Le débat a déjà bien eu lieu. Je vous propose d'en discuter à nouveau quand nous examinerons les amendements relatifs à ce rapport. Je partage votre volonté de préserver l'accessibilité des véhicules de collection, qui sont une richesse du patrimoine français.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** J'imagine les gens qui nous regardent... Les 500 000 collectionneurs seront contents puisque, dès les premiers amendements, nous avons dit que nous trouverions une solution pour les véhicules de collection. Tout le monde est d'accord et l'affaire est donc réglée.

Eu égard au nombre d'amendements déposés par les parlementaires sur ce sujet, j'en déduis que c'est leur principale préoccupation concernant les ZFE-m et que celles-ci ne posent aucun autre problème. Je m'en réjouis, car cela signifie que nous pourrions très facilement réduire la pollution de l'air dans notre pays...

J'adore les voitures de collection et je vous promets qu'on va régler le problème. Pitié, arrêtons de passer des heures sur ce sujet ! Avis défavorable à ces amendements, mais on va voter le rapport. Tout va s'arranger, et ce sera formidable !

**M. Martial Saddier.** J'ai moi-même, par le passé, déposé beaucoup d'amendements sur les voitures de collection... J'ai eu l'honneur de présider le Conseil national de l'air pendant une dizaine d'années, et je peux attester que le sujet des véhicules de collection était récurrent, bien que peu important au regard des enjeux de la qualité de l'air – nous avons bien d'autres motifs de préoccupation ! Nous avons toujours réussi à trouver une solution pour les voitures de collection, et ma modeste expérience me donne à penser que nous y parviendrons encore une fois.

*L'amendement CS629 est retiré.*

*La commission rejette successivement les amendements restants.*

*Amendement CS3164 de Mme Isabelle Florennes.*

**Mme Isabelle Florennes.** Il vise à permettre le transfert à la métropole du Grand Paris des compétences communales nécessaires à la création d'une ou de plusieurs zones à faibles émissions mobilité.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Le II de l'article 27 prévoit le transfert de la compétence des ZFE-m aux présidents d'EPCI afin d'harmoniser les mesures au sein d'une même ZFE. Je rappelle que la métropole du Grand Paris est juridiquement un EPCI. Votre amendement étant satisfait, j'en demande le retrait.

**Mme Isabelle Florennes.** Je transmettrai ces précisions au président de la métropole du Grand Paris.

*L'amendement est retiré.*

**Article 27 bis (nouveau) :** *Rapport sur la circulation des véhicules de collection dans les zones à faibles émissions mobilité*

*Amendements identiques CS1422 de M. Olivier Damaisin et CS4086 M. Philippe Vigier.*

**Mme Frédérique Tuffnell.** M. le rapporteur et Mme la ministre se sont engagés à remettre un rapport sur notre patrimoine industriel et culturel, et je les en remercie car les véhicules de collection contribuent à l'économie touristique.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Sans suspense, j'émet un avis favorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Après de longues réflexions, j'émet également un avis favorable à cet amendement. Nous pouvons tous sabrer le champagne !

**M. François-Michel Lambert.** Il peut paraître futile de consacrer autant de temps aux véhicules de collection, qui n'ont pas tant d'impact que cela. Mais l'attachement aux symboles est fort, et la communauté humaine s'inquiète parfois pour des sujets qui ne posent pas vraiment de problème. La loi reste l'affaire des hommes et des femmes, et pas celle d'une intelligence artificielle. Prendre le temps d'en discuter nous permet en outre de partager un moment de plaisir en ce week-end. Voilà, pour ceux qui nous écoutent, le sens de nos débats.

**M. Martial Saddier.** Avec mon collègue Jean-Marie Sermier, nous défendons depuis plusieurs années les véhicules de collection, qui n'ont pas un impact colossal sur la pollution. Nous soutenons l'amendement CS1422, qui traduit nos propos.

*La commission adopte les amendements.*

### **Après l'article 27**

*Amendements identiques CS2530 de M. Charles de Courson, CS4673 de M. Guillaume Kasbarian et CS4959 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Guillaume Kasbarian.** L'entretien régulier et préventif du véhicule permet d'allonger sa durée de vie et de réduire ses émissions et sa pollution. Cet amendement vise à tenir compte, dans la réglementation des ZFE-m, de la performance écologique réelle des véhicules et donc des émissions réellement observées.

**M. Jean-Marie Sermier.** Le contrôle technique, qui mesure le niveau réel des émissions, doit pouvoir être pris en compte pour la délivrance de la vignette Crit'Air.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** D'abord, les certificats de qualité de l'air Crit'Air relèvent du décret et non de la loi. Ensuite, votre proposition pourrait difficilement être appliquée, car il faudrait mesurer très précisément les polluants ciblés par la ZFE-m, ce qui nécessiterait des investissements de la part des organismes de contrôle technique. Enfin, les informations ainsi recueillies devraient être consignées dans un fichier, par exemple le

fichier d'immatriculation des véhicules, et là se poserait la question de l'enrichissement de celui-ci. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Le contrôle technique ne permet pas de déterminer les émissions réelles des véhicules de façon aussi complète que les tests d'homologation, qui comportent différents parcours représentatifs de la circulation urbaine, de la circulation sur autoroute, etc. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**M. Guillaume Kasbarian.** Je ne souhaite pas créer une complexité administrative inutile. Je vais retirer mon amendement.

**M. François-Michel Lambert.** Le propriétaire d'un véhicule qui fait l'effort de l'entretenir, voire de l'améliorer, sera tout autant sanctionné que celui qui ne fait rien. Il faut accompagner les Français qui font le plus d'efforts dans l'entretien de leur véhicule.

*L'amendement CS4673 est retiré.*

*La commission rejette les amendements restants.*

*Amendements CS1530 et CS1533 de Mme Claire Pitollat (discussion commune).*

**Mme Véronique Riotton.** Selon l'Organisation mondiale de la santé, trois enfants sur quatre respirent un air pollué ; or, les enfants sont bien plus vulnérables à la pollution de l'air que les adultes. Par ailleurs, les forts taux de pollution ambiante dans les villes n'épargnent pas les écoles : les lieux qui accueillent les enfants sont nombreux à être régulièrement exposés à des dépassements de normes. Le premier amendement vise à définir la notion de rue scolaire afin d'interdire la circulation de véhicules à moteur à certaines heures de la journée sur une voie ou portion de voie située à proximité d'un établissement scolaire. Le deuxième est un amendement de repli, qui propose une expérimentation.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Nous souhaitons tous améliorer la qualité de l'air que respirent nos enfants. Cette proposition est déjà satisfaite par l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, sur lequel des collectivités comme Paris, Lille, Rouen, Orléans ou encore Lyon, commencent à s'appuyer pour adopter de telles mesures, de façon permanente ou à titre expérimental.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** L'article 85 de la loi d'orientation des mobilités a introduit un plan d'action Air, qui prévoit des solutions à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de l'air et diminuer l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique. Cela concerne en particulier les écoles et les enfants, qui sont particulièrement exposés à la pollution de l'air. C'est ce plan d'action Air qui doit établir s'il y a lieu de renforcer les restrictions de circulation aux abords des établissements scolaires. Demande de retrait.

**M. Martial Saddier.** Une chose toute simple et pas très chère à faire est d'éviter que les prises d'air dans les écoles donnent sur une rue où il y a de la circulation.

**M. François-Michel Lambert.** Même si cet amendement est satisfait, j'espère qu'il sera maintenu et surtout adopté, car il est très important. Je rappelle que vous avez adopté un

peu plus tôt une disposition confirmant que la circulation des véhicules hybrides était possible dans les ZFE-m, alors que cela était déjà dans la loi.

**Mme Véronique Riotton.** N'en déplaise à M. Lambert, je retire les amendements de Claire Pitollat en l'invitant à les retravailler d'ici la séance.

*Les amendements sont retirés.*

*Amendements identiques CS2742 de M. Thibault Bazin et CS3155 de Mme Isabelle Florennes.*

**Mme Isabelle Florennes.** La loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire l'adoption d'un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, ou sa mise à jour pour la métropole de Lyon et certains établissements publics de coopération intercommunale, dont la métropole du Grand Paris. Ce plan d'action doit comprendre une étude portant sur la réalisation d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité. Compte tenu du non-respect des normes de qualité de l'air et des échéances très brèves que nous avons fixées, le recours à une procédure de modification simplifiée, pourvu que celle-ci ne remette pas en cause l'économie générale du plan, apparaît nécessaire de manière à assurer le respect du calendrier et l'efficacité du dispositif.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** L'échéance prévue dans votre amendement est déjà dépassée. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Vous proposez de rallonger le délai fixé dans la LOM pour élaborer les plans d'action de réduction des émissions de polluants de l'air dans le cadre des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET). Les différents enjeux de santé publique en lien avec la qualité de l'air et les contentieux en cours ne permettent pas à l'État de se positionner en faveur de cette mesure.

Par ailleurs, vous proposez une procédure simplifiée de modification des PCAET dans laquelle la consultation du public se déroule en même temps que celle du conseil régional et du préfet de région. Cette procédure ne tient pas compte de l'Autorité environnementale, ce qui la fragilise juridiquement. Demande de retrait ou, à défaut, avis défavorable.

**M. Raphaël Schellenberger.** Pour que le plan climat-air-énergie soit opérationnel, il faut le doter des outils qui lui permettent de vivre sur le territoire. À ce titre, la révision simplifiée est incontournable : si les collectivités n'en disposent pas, elles adopteront un plan a minima, afin de ne pas être embêtées par la suite. À l'inverse, quand on donne aux collectivités les moyens de se mobiliser, elles s'en saisissent et se montrent réactives : c'est beaucoup plus efficace.

**Mme Isabelle Florennes.** Je suis d'accord avec M. Schellenberger : l'adhésion des collectivités est essentielle pour la mise en œuvre de ces actions sur le terrain. C'est encore plus vrai dans la métropole parisienne. Le millefeuille territorial ne nous aide pas, mais il est nécessaire d'écouter les collectivités pour qu'elles adhèrent à ces sujets sans attendre les réformes institutionnelles.

*La commission rejette les amendements.*

**Article 28** : *Obligation d'expérimenter la création de voies réservées à proximité des zones à faibles émissions mobilité*

*Amendement de suppression CS154 de M. Michel Vialay.*

**M. Michel Vialay.** La création de voies réservées à certaines catégories de véhicules est une fausse bonne idée : la voiture est essentielle pour nombre de nos concitoyens, pour qui elle représente parfois le seul moyen de transport possible. Réduire les voies reviendrait à les pénaliser encore plus en augmentant les bouchons, donc les émissions de gaz à effet de serre. C'est déjà le cas à Paris ; essayons de ne pas suivre son exemple.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** La pertinence de ces voies réservées a été démontrée. C'est un outil complémentaire aux zones à faibles émissions qui me semble tout à fait intéressant. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** L'article 28 reprend la proposition SD-A2.4 de la Convention citoyenne pour le climat, d'expérimenter des voies réservées aux transports en commun, aux taxis, au covoiturage et aux véhicules à très faibles émissions. Vous avez adopté l'article 25 du projet de loi, qui prévoit que les voitures moins émettrices devront, d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2030, représenter *a minima* 95 % des ventes de voitures neuves. Or les véhicules à très faibles émissions, comme les véhicules électriques ou à hydrogène, représentent à ce jour à peine 1 % du parc automobile. L'objectif du Gouvernement est donc d'expérimenter, pour une durée de trois ans, des voies réservées sur les axes routiers structurants et desservant les ZFE-m afin d'inciter à recourir à ce type de véhicules. L'expérimentation, qui vise à évaluer les gains attendus en termes de mobilité, est donc utile. Avis défavorable à cet amendement de suppression.

**M. Michel Vialay.** Les voies d'autoroute réservées, autrement dit des trajets de longue distance, ne s'adressent pas aux habitants *intra-muros* ou à proximité immédiate des grandes métropoles. Ceux qui habitent assez loin de Paris n'ont pas les moyens d'y habiter et ce sont souvent les mêmes qui n'ont pas les moyens de changer régulièrement de voiture. En réservant des voies d'autoroute à ceux qui possèdent des véhicules propres, vous pénalisez tous ceux qui habitent loin et ne peuvent faire autrement que d'aller travailler en voiture. Il serait plus judicieux d'accompagner ceux qui n'en ont pas les moyens pour qu'ils puissent se payer des véhicules propres.

**Mme Émilie Chalas.** La métropole de Grenoble expérimente, sur une route à quatre voies de circulation, deux voies réservées, l'une, aux transports en commun pour l'accès à la grande métropole de Grenoble, l'autre, au covoiturage. Nous attendons les résultats de l'évaluation de cette politique publique. À court terme, cela provoque des embouteillages, c'est certain. Il faut absolument accompagner cette politique d'une offre de transports en commun globale et cohérente, qui rende les alternatives visibles et surtout finançables, pour que les gens puissent laisser leurs voitures chez eux. C'est indispensable pour compenser la contrainte que représente la réduction du nombre de voies standard.

**M. François-Michel Lambert.** Il me semble que cet article ne traite que de véhicules appartenant à une certaine catégorie. Ne faudrait-il pas y ajouter le covoiturage ? Quoi qu'il en soit, je voterai contre l'amendement de suppression.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Nous vérifierons la rédaction de l'article mais l'idée est bien d'inclure le covoiturage, afin de donner un avantage à ceux qui partagent leur voiture. J'en ai fait l'expérience dans la métropole lyonnaise, où j'ai partagé le véhicule d'une personne qui s'était mise au covoiturage d'abord par engagement citoyen, puis pour des raisons financières, l'économie pour elle s'élevant à 800 euros en un an. Pour des personnes qui n'ont pas de gros revenus, cela n'est pas négligeable ! Ces mesures, contrairement à ce que certains peuvent croire, ont donc aussi une vocation sociale.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** L'article 28 renvoie à l'article L. 411-8 du code de la route qui précise bien que les véhicules en covoiturage sont acceptés dans les voies réservées.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CS4962 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Puisque ces voies sont maintenues, autant les utiliser de façon rationnelle. Nous vous proposons d'ouvrir les voies réservées aux véhicules pris en autopartage ou dans le cadre d'une location de courte durée.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** L'objectif des voies réservées est de massifier le transport de personnes. Accepter l'ensemble des véhicules en autopartage et en location ne garantit pas que ces véhicules seront occupés par plus d'une personne. L'objectif étant de lutter contre l'autosolisme, j'émet un avis défavorable.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous précisons qu'il s'agit d'autopartage : il y a donc bien plusieurs personnes dans la voiture.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Non, ça c'est du covoiturage, c'est différent de l'autopartage.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CS4952 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Il s'agit de permettre aux élus locaux d'aller plus loin que l'expérimentation actuelle.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Je me suis interrogé sur ce point lorsque je me suis saisi du texte. Les difficultés qui se sont révélées sur les 8 kilomètres de voie réservée sur l'autoroute A15, en Île-de-France, entre Franconville et le pont de Gennevilliers, montrent à quel point l'expérimentation est nécessaire. Elle constitue un accompagnement des élus dans le déploiement de ces voies réservées. En revanche, les critères censés permettre sa généralisation par la suite doivent être définis dès le début. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** L'expérimentation est importante pour mettre correctement en œuvre le dispositif et anticiper de futures difficultés. Par ailleurs, l'aménagement de voies réservées sur les autres routes nationales et départementales hors agglomération que celles visées par l'article reste possible : la loi d'orientation des mobilités l'a précisé en créant l'article L. 411-8 du code de la route. Avis défavorable.

**Mme Aurore Bergé.** L'expérimentation est absolument nécessaire. En Île-de-France, par exemple, les voies sont saturées et le recours au véhicule individuel, plutôt qu'un choix, est souvent une contrainte, liée aux problèmes de mobilité, notamment aux difficultés des transports en commun. Imposer de telles dispositions risquerait de fragiliser économiquement et socialement un certain nombre de nos concitoyens. L'expérimentation permet le déploiement en parallèle de solutions alternatives socialement acceptables. De ce point de vue, l'amendement est étonnant.

**M. Martial Saddier.** L'expérimentation sert également de signal. Parmi les signaux possibles, l'État pourrait aussi donner l'exemple sur ses concessions autoroutières, par la création de voies réservées sur les autoroutes. La société ATMB (Autoroutes et tunnels du Mont-Blanc) a ainsi réservé une voie au covoiturage, y compris lors de l'accès au péage.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CS4554 de Mme Mathilde Panot*

**Mme Sabine Rubin.** Nous souhaitons, pour notre part, généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides, comme l'avait demandé la Convention citoyenne pour le climat. Vous défendez les expérimentations, mais il en existe visiblement déjà ; on pourrait donc en faire un bilan en vue de généraliser le dispositif. L'expérimentation visée dans l'article ne vaudrait que pour une durée déterminée et sur les routes desservant des ZFE-m : c'est trop limité. Ce type d'aménagements est pourtant nécessaire à la transition de la voiture individuelle à des modes de transport partagé.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Nous avons expliqué en quoi il est important d'expérimenter avant de généraliser. L'exemple déjà cité de la voie réservée sur l'A15, en Île-de-France, sur 8 kilomètres entre Franconville et le pont de Gennevilliers, le confirme. Entre ce que l'on imagine et la réalité, il peut y avoir quelques différences... Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** J'ai déjà dit que nous privilégions l'expérimentation et expliqué pourquoi.

Par ailleurs, je le répète, l'aménagement de voies réservées sur les autres routes nationales ou départementales hors agglomération reste possible en application de l'article L. 411-8 précité du code de la route. Il ne me paraît ni facilement envisageable ni nécessairement pertinent de créer des voies réservées sur toutes les routes, y compris celles qui ne subissent pas de congestion ou qui n'ont qu'une voie de circulation dans un sens donné – dans ce cas, cela reviendrait à interdire purement et simplement la circulation des autres véhicules. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CS5382 du rapporteur*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Il s'agit de préciser que les trois ans de l'expérimentation débutent à la promulgation de la loi.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement CS4180 de M. Pacôme Rupin*

**M. Guillaume Gouffier-Cha.** Le dispositif des voies réservées n'est pas nouveau et a fait ses preuves dans plusieurs pays. Il encourage les usagers à utiliser des solutions de déplacement à plus faible empreinte carbone en réduisant le temps de trajet.

Notre amendement vise à donner plus de portée à l'expérimentation en supprimant la condition que les routes concernées doivent desservir une zone à faibles émissions mobilité. Ainsi, l'expérimentation pourra avoir lieu sur toutes les autoroutes et routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Il faut absolument conserver cette condition. Par ailleurs, les dispositions de la LOM permettant d'aménager des voies réservées satisfont votre demande. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Nous avons décidé d'en rester à l'expérimentation sur les routes menant aux ZFE-m. Des voies peuvent déjà être réservées sur les autres routes, je l'ai déjà dit. Demande de retrait ou avis défavorable.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CS2768 du rapporteur.*

*En conséquence, l'amendement CS846 de M. Antoine Herth tombe.*

*La commission adopte l'amendement d'harmonisation rédactionnelle CS2769 du rapporteur.*

*Amendement CS159 de M. Jean-Charles Larssonneur*

**Mme Valérie Petit.** Il s'agit d'ouvrir les voies réservées aux cyclomotoristes et aux motocyclistes, qui ne les satureraient pas puisqu'ils représentent respectivement 0,3 % et 1,6 % du trafic.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Les voies réservées ont pour but d'encourager l'utilisation de véhicules propres. Les scooters et motos électriques y seront bien sûr autorisés,

mais il ne me semble pas pertinent de les ouvrir aux véhicules thermiques, malgré toute l'attention que nous portons aux motards.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Les deux-roues motorisés occupent moins d'espace sur la voie publique que les voitures, mais ouvrir à tous l'accès aux voies réservées ne permettrait pas d'atteindre notre objectif. En revanche, ceux qui transportent deux passagers pourront les utiliser, de même que les motos électriques. Cela devrait vous satisfaire en partie. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CS3830 de Mme Valérie Petit*

**Mme Valérie Petit.** Il s'agit de la même demande, cette fois pour les véhicules de transport avec chauffeur (VTC).

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Avis défavorable. Ne relançons pas le débat que nous avons eu à propos de la LOM. Bien sûr, si ces véhicules transportent plusieurs passagers, ils pourront circuler sur les voies réservées.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Cette évolution supposerait au préalable des modifications réglementaires permettant d'identifier spécifiquement les véhicules concernés. Ce n'est ni le moment ni le lieu d'y procéder. Demande de retrait.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CS2776 et CS2771 du rapporteur.*

*Amendement CS4159 de M. Pacôme Rupin*

**M. Guillaume Gouffier-Cha.** En tant qu'unique autorité organisatrice de la mobilité régionale en Île-de-France, Île-de-France Mobilités agit comme l'organisateur de la stratégie de mobilité à l'échelle régionale, notamment en matière de réduction de la pollution de l'air. Cela passe nécessairement par le développement des facilités de circulation pour les véhicules propres, partagés ou de transport en commun.

Le présent amendement vise donc à ce qu'en Île-de-France, l'autorité de police de la circulation prenne son arrêté après avis d'Île-de-France Mobilités.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Il me semblait que l'amendement était satisfait ; mais, à la suite des nombreuses auditions que nous avons menées, et au cours desquelles vous avez fait preuve, comme M. Rupin, d'une implication qui mérite d'être saluée, il m'a paru important de clarifier cet aspect. Avis favorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Pour moi, c'est bonnet blanc et blanc bonnet. Sagesse.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte l'amendement d'harmonisation rédactionnelle CS2775 du rapporteur.*

*Amendement CS2777 rectifié du rapporteur*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Il s'agit de l'amendement auquel j'ai précédemment fait référence et qui vise à préciser dès le début de l'expérimentation l'ensemble des modalités selon lesquelles elle pourra être généralisée. C'est essentiel compte tenu du nombre d'expérimentations que nous déployons et qui ne seront jamais généralisées malgré l'investissement de nombreux acteurs et de nombreuses entreprises.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement CS5366 du rapporteur*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Cet amendement tend à demander au Gouvernement une synthèse des évaluations des voies réservées créées en application de l'article 28, afin que le Parlement puisse en disposer pour décider des modalités de pérennisation de l'expérimentation.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement CS5094 de M. Jean-Marie Sermier*

**M. Jean-Marie Sermier.** Pour aider le Gouvernement dans son entreprise, cet amendement fixe l'objectif ambitieux de 5 000 kilomètres de voies réservées au 1<sup>er</sup> janvier 2024.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Il me semble difficile de fixer un objectif chiffré en kilomètres alors que l'aménagement des voies réservées dépend des autorités locales et du conseil départemental. Par inspiration girondine, avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** J'aime que l'on soit ambitieux, encore faut-il l'être à bon escient. L'aménagement des voies réservées n'a d'intérêt que sur les axes routiers présentant une congestion récurrente, afin de privilégier la circulation des mobilités partagées et d'inciter à emprunter des véhicules à faibles émissions. Dès lors, l'objectif de réalisation de 5 000 kilomètres de voies réservées apparaît démesuré alors que, sur le réseau routier national, la valeur moyenne du pic de bouchons en semaine, à l'heure de pointe, est comprise entre 400 et 800 kilomètres. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle adopte l'article 28 ainsi modifié.*

## **Après l'article 28**

*Amendement CS4047 de Mme Aude Luquet*

**M. Nicolas Turquois.** Dans les villes où il existe un axe de contournement, parfois payant, certains conducteurs de véhicules de transport préfèrent traverser l'agglomération. Notre amendement vise donc à permettre au maire de les obliger à utiliser l'axe de contournement.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Il me semble satisfait par l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales. C'est sur cette base légale que des élus interdisent la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes sur certaines voies de l'agglomération lorsqu'un axe de contournement existe. Si l'application de cette disposition pose un problème, parlons-en ensemble pour, le cas échéant, sensibiliser les services à ce sujet.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Effectivement, la loi permet déjà aux autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation de prendre des mesures restreignant ou interdisant l'accès de certains usagers à certaines voies. En agglomération, ce sont les maires qui sont compétents. Les mesures doivent évidemment être motivées par un objectif d'ordre public caractérisé, proportionné aux principes de libre circulation des personnes et des biens, et prendre en considération le risque de fractionnement des réseaux routiers. Si des difficultés se posent quant à l'application de la loi, voyons comment y remédier. Avis défavorable.

**M. Martial Saddier.** Je confirme que la loi permet déjà ce que demande l'amendement ; j'y ai moi-même déjà recouru. La difficulté, ou plutôt la complexité, vient de la nécessité de coordonner les niveaux communal, intercommunal et départemental dont dépendent les voies en jeu.

**M. Nicolas Turquois.** En effet, on constate parfois une difficulté opérationnelle. Toutefois, j'entends les arguments qui me sont opposés.

*L'amendement est retiré.*

*Amendements identiques CS960 de Mme Jennifer de Temmerman, CS1363 de M. Pierre-Yves Bournazel, CS3475 de M. Hubert Julien-Laferrière et CS3586 de M. Régis Juanico*

**Mme Delphine Batho.** L'amendement CS3475, auquel nous avons travaillé avec la Fédération française des usagers de la bicyclette, vise à créer un plan de hiérarchisation de la voirie afin d'abaisser la vitesse en agglomération et d'apaiser les relations entre usagers.

**M. Gérard Leseul.** Je précise, à propos de notre amendement CS3586 comme des autres, qu'il s'agit d'obliger les maires à créer ledit plan de hiérarchisation.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** En ce qui concerne les zones 30, l'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales permet déjà d'abaisser la vitesse en ville. Il ne me semble pas pertinent de se donner pour objectif de le faire sur 80 % de la voirie, au nom du respect du principe de libre administration des collectivités. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** J'entends le souhait de permettre une démarche de planification aboutissant notamment à identifier des voies à faible trafic où les modes actifs doivent être privilégiés, par exemple par l'abaissement de la vitesse maximale à 30 kilomètres-heure. Mais les amendements soulèvent plusieurs difficultés.

D'abord, ils prévoient l'élaboration du plan de hiérarchisation par le maire dans le cadre d'un plan de mobilité ; or ce dernier est de la seule compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité. Ensuite, le schéma porterait sur un bassin de mobilité ; or ce périmètre n'est celui ni de la commune, ni de l'autorité organisatrice de mobilité. Enfin, les objectifs indiqués n'ont aucune portée normative. Dans le cas contraire, le Gouvernement n'aurait pas été favorable à la fixation de tels seuils au niveau national, s'agissant d'une mesure qui nécessite de prendre en considération le contexte territorial. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**Mme Chantal Jourdan.** Peut-être faut-il revoir l'objectif de 80 %. En revanche, je ne crois pas que la mesure poserait de problème au niveau territorial : elle permet des décisions différenciées qui pourraient être intéressantes pour les collectivités. Les rues scolaires, dont nous avons précédemment parlé, sont un exemple de dispositif qui pourrait être intégré à un plan de hiérarchisation.

**M. François-Michel Lambert.** Il est possible que les amendements posent un problème de forme. Mais vous avez confirmé par votre vote la possibilité de circuler pour de très gros véhicules type SUV, parce qu'ils sont hybrides et classés Crit'Air 1. Si l'on pouvait adopter les amendements, en pensant cette fois aux vélos plutôt qu'aux gros 4x4, ce serait bien...

**Mme Delphine Batho.** On ne peut pas se contenter de dispositions relatives aux voiries destinées aux voitures sans penser aux piétons et aux cyclistes. Il existe aujourd'hui une aspiration à ralentir. Or l'espace urbain a été conçu pour la voiture, et pour la voiture qui va vite. Il faut donc prendre des décisions claires. Les collectivités s'orientent vers cette évolution ; elles ont besoin d'aide, mais aussi de règles et de normes. Ce que nous proposons vient de la Convention citoyenne, qui demandait l'abaissement de la vitesse sur autoroute – une mesure qui a fait l'objet d'un joker, alors qu'elle serait efficace pour le climat –, mais aussi en ville.

*La commission rejette les amendements.*

*Elle rejette l'amendement CS1552 de M. Mohamed Laqhila.*

*Amendements identiques CS157 de M. Jean-Charles Larssonneur et CS1550 de M. Mohamed Laqhila.*

**Mme Valérie Petit.** L'amendement CS157 vise à généraliser la circulation inter-files des deux-roues motorisés, qui a fait l'objet d'une expérimentation du 1<sup>er</sup> février 2016 au 31 janvier 2021.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Avant de généraliser l'expérimentation, attendons les conclusions du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) sur le sujet. Demande de retrait ou avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** L'autorisation de la circulation inter-files relève du domaine réglementaire, et non législatif. En effet, l'expérimentation qui a eu lieu dans onze départements de février 2016 à janvier 2021 a été menée par dérogation aux dispositions d'articles réglementaires du code de la route.

Sur le fond, l'expérimentation a fait l'objet d'un rapport d'évaluation par le CEREMA en janvier 2021, et ses résultats sont mitigés. Ainsi, l'accidentalité a augmenté de 12 % sur les routes où elle était en vigueur, alors qu'elle a baissé de 10 % sur les autres routes des départements concernés. En revanche, l'expérimentation a eu des effets positifs sur le respect progressif des modalités de la circulation inter-files, la formation des jeunes conducteurs et l'acceptation du dispositif par l'ensemble des usagers de la route.

Bref, nous n'y sommes pas encore. Une expérimentation plus approfondie est donc envisagée. Une phase de concertation avec les fédérations professionnelles du monde de la moto est en cours ; à son issue, un projet de décret sera transmis au Conseil d'État. Demande de retrait.

*La commission rejette les amendements.*

*Elle rejette l'amendement CS3757 de Mme Anne-France Brunet.*

*Amendement CS3286 de M. Matthieu Orphelin*

**Mme Delphine Batho.** Après le temps que nous avons consacré aux véhicules de collection, prenons quelques minutes pour parler du vélo. Le texte doit comporter une disposition de programmation pour le vélo, afin de soutenir, par le fonds vélo, les nécessaires déploiements auxquels procèdent les collectivités territoriales.

Le plan Vélo fixe l'objectif de 9 % de part modale du vélo en 2024. Cela implique son triplement, ce qui, même compte tenu du très fort développement actuel de la pratique, dépend des aménagements, de l'existence de voies cyclables séparées et sécurisées dans les collectivités. Un effort réel a été consenti, mais il faut l'amplifier. Selon une étude de l'Agence de la transition écologique (ADEME) et de la direction générale des entreprises (DGE), aucune évolution significative de la pratique n'est à attendre sans une progression importante des investissements publics et le taux de pratique utilitaire du vélo est clairement corrélé au linéaire d'aménagements cyclables par habitant. Cette étude évalue les besoins à 4

à 5 milliards d'euros par an. Il faudrait donc porter le montant du fonds « vélo » à 500 millions d'euros sur dix ans.

Nous proposons d'inscrire ces objectifs dans la loi et d'y prévoir une trajectoire d'augmentation du montant du fonds « vélo ».

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Nous partageons tous la volonté de déployer plus d'infrastructures destinées au vélo et d'œuvrer au développement du forfait mobilités durables, qui permet d'aller au travail à vélo, par une autre mobilité active ou en covoiturage.

Il a été décidé de consacrer au fonds vélo 100 millions d'euros supplémentaires en 2021 et 2022 dans le cadre du plan de relance.

S'y ajoutent plusieurs instruments de soutien aux collectivités : la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), qui permet de les accompagner dans le développement de services de transport de proximité durables ; les contrats de plan État-région (CPER) – j'appelle les régions à consacrer des financements ambitieux aux infrastructures dédiées aux vélos ; l'appel à projet « vélo et territoires » lancé par l'ADEME en 2019, qui a permis de financer 227 projets à hauteur de 17 millions d'euros.

Enfin, le « coup de pouce vélo » a remis un certain nombre de Français en selle.

Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Le « coup de pouce vélo » montre qu'une petite aide peut produire de très grands résultats : ce sont 1,5 million de personnes qui l'ont utilisé pour faire réparer leur vélo.

Je suis tout à fait d'accord pour que l'on parle un peu de vélo, et je partage l'objectif d'accompagner le développement de sa pratique, en cohérence avec les orientations stratégiques de la LOM. Celle-ci prévoit ainsi un fonds « mobilités actives » doté de 350 millions d'euros sur sept ans, mis en avant annuellement par le biais d'appels à projet financés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF. Ce dispositif connaît un grand succès : 114 millions d'euros ont déjà été mis à la disposition des collectivités lauréates en 2019 et 2020. Le troisième appel à projet vient d'être annoncé ; il permettra d'attribuer 101 millions supplémentaires dès 2021, grâce à l'accélération de la trajectoire compte tenu du contexte. Le prochain appel sera lancé au printemps.

Au niveau territorial, les enveloppes de la DSIL et leur abondement dans le cadre du plan de relance ont également vocation à soutenir les projets d'aménagements cyclables. Par ailleurs, les aménagements contribuant directement à l'augmentation de la pratique du vélo – la sécurité étant essentielle pour faire passer le cap à ceux qui hésitent – figurent parmi les priorités à financer par les 600 millions d'euros mis à la disposition des régions dans le cadre du plan de relance, et j'invite les régions à se saisir de ces fonds à cette fin.

Enfin, le Conseil d'orientation des infrastructures créé en application de la LOM, et qui devrait finir par être installé, est chargé d'éclairer le Gouvernement en vue de l'actualisation de la programmation financière et opérationnelle prévue par la LOM. La place des modes doux sera évidemment importante dans ces travaux s'agissant de la trajectoire pluriannuelle de l'AFITF.

Vous le voyez, nous augmentons les fonds d'investissement de l'État en faveur du développement de la pratique du vélo, et nous continuerons de le faire, car ce développement mérite d'être soutenu. Demande de retrait.

**Mme Delphine Batho.** Il est tout de même paradoxal que, dans un projet de loi consacré au climat, on parle de la voiture, des zones à faibles émissions, du transport de marchandises, du transport aérien mais pas du mode de déplacement le plus vertueux, à l'égard duquel un changement culturel puissant est en cours dans notre pays. Les outils que vous avez décrits, madame la ministre, sont dépassés par ce succès, qui est encore amplifié par le contexte lié à la pandémie. Il me semble essentiel que nous prévoyions une disposition de programmation, comme le projet de loi le fait sur d'autres sujets. Les collectivités locales font beaucoup d'efforts en la matière. L'État doit leur faire savoir qu'il les accompagnera sur le long terme, de plus en plus étroitement. La demande est forte, et la pénurie de vélos est réelle. Des enjeux économiques, d'emploi et de santé publique s'attachent au développement de ce mode de transport.

**M. Martial Saddier.** Le développement du vélo représente, en effet, un enjeu majeur pour l'économie et l'emploi. La priorité est que les vélos soient fabriqués en France. Les régions, par exemple Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche Comté, soutiennent, par leurs investissements, les fabricants. Parallèlement, l'État, à travers le plan de relance, favorise la production de bicyclettes électriques en France, afin que nous ne soyons pas dépendants de l'Asie. Je rappelle que, bien souvent, les collectivités territoriales réalisent la grande majorité des investissements concernant l'aménagement des collèges, des lycées, des pôles d'échanges multimodaux, des pistes cyclables. Dans les départements du Jura, de la Haute-Savoie et du Cantal, comme dans beaucoup de ceux qui sont représentés ce soir, 80 % des pistes cyclables sont financées par les collectivités territoriales.

**M. François-Michel Lambert.** La consolidation d'une offre de déplacement à vélo constitue un élément structurant de la politique que nous devons mener. Au-delà des très bonnes initiatives du Gouvernement, il faut mettre en œuvre une planification, comme on le fait dans d'autres domaines. Par exemple, le déploiement de la fibre n'est pas laissé à la seule initiative des collectivités territoriales. Il est indispensable que nous posions les bases du déploiement structuré de l'offre de déplacement à vélo.

**M. Guillaume Gouffier-Cha.** Depuis 2017, des mesures fortes ont été prises en faveur du développement du vélo. Le plan « vélo » de 2018 a défini une programmation, abondée à hauteur de 350 millions d'euros sur sept ans, qui s'applique progressivement. À cela s'ajoutent les mesures de la LOM. Cela étant, il est regrettable que le vélo ne soit pas présent dans le projet de loi, en dehors du logo figurant sur le dossier de presse. Des mesures sont nécessaires pour renforcer l'accès au vélo, comme nous le demandent les citoyens, qu'il s'agisse, par exemple, du renforcement du forfait mobilités durables ou de l'élargissement de la prime à la reconversion automobile à l'acquisition de vélos, éventuellement électriques. Nous devons accroître les crédits qui y sont affectés. Nous devons aussi nous efforcer de lever les freins qui empêchent les collectivités de proposer des projets pluriannuels de développement des infrastructures liées au vélo. Enfin, il est urgent de créer une filière vélo pleinement structurée.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** On me dit que le projet de loi ne contient pas de mesures dans certains domaines, ou que celles-ci sont insuffisantes, par exemple en matière d'énergies renouvelables. Il faut mettre les choses en perspective et rappeler que ce texte est une composante de la politique menée depuis le début du quinquennat.

S'agissant du vélo, je suis heureuse de constater l'engouement récent dont il est l'objet, que la crise de la covid a effectivement accentué. Nous avons pris des mesures pour accélérer le développement du vélo, en renforçant la sécurité – par le déploiement de pistes cyclables sécurisées, la lutte contre le vol, la création d'emplacements de stationnement sécurisés –, mais aussi en assurant la formation des formateurs en matière de réparation, et d'accueil dans les entreprises, etc.

Pour montrer l'intérêt que nous portons au développement du vélo, nous pourrions regarder, en vue de la séance, des amendements tels que celui qui envisageait la création d'une prime à la conversion permettant d'échanger sa voiture contre un vélo – la faisabilité de cette mesure doit toutefois être vérifiée. De nombreuses autres mesures sont de nature réglementaire et peuvent être facilement appliquées. Même si ce projet de loi ne comporte pas de mesures directes pour le vélo, le Gouvernement continuera à faire beaucoup pour le vélo – c'est une passionnée qui vous le dit !

**M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général.** Cette manie de se tourner systématiquement vers l'État est surprenante. Quand une politique publique ne porte pas ses fruits, une telle réaction est légitime : l'État doit donner une impulsion. En l'occurrence, l'État a déjà fait beaucoup, et le succès est au rendez-vous : un nombre croissant de Français choisit ce mode de transport, à telle enseigne qu'on manque de vélos. Les initiatives se multiplient, qu'elles émanent des collectivités territoriales ou qu'elles soient individuelles. Alors que le secteur est en plein boom, il faudrait que l'État en fasse plus. Il y a là une sorte de paradoxe, d'autant plus que les finances des collectivités territoriales sont en bien meilleure santé que celles de l'État.

*La commission rejette l'amendement.*

**Article 29** (articles L. 1241-2 et L. 2121-3 du code des transports) : *Mesures de tarification attractive des trains régionaux*

*Amendement CS417 de Mme Valérie Beauvais.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'article 29 prévoit de modifier le code des transports en précisant que la région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique, « environnemental » et social du système de transport. Cela témoigne d'une véritable défiance à l'égard des régions. Depuis qu'elles détiennent la compétence transports, depuis 2017, elles ont investi, notamment dans le transport collectif, pour réduire son impact sur l'environnement. C'est pourquoi l'amendement vise à supprimer l'alinéa 2 de l'article.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Je crois nécessaire de conserver la mention de l'objectif environnemental. De nombreuses collectivités développent une politique tarifaire attractive et contribuent, ce faisant, à l'objectif environnemental, que la loi consacre.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** L'article L. 2121-3 du code des transports prévoit que les régions tiennent compte des aspects économiques et sociaux dans la définition de la

politique tarifaire des services d'intérêt régional. Le Gouvernement souhaite aller plus loin et introduire l'obligation pour les régions de tenir compte également des aspects environnementaux, afin de rendre le ferroviaire plus attractif. Votre amendement vise à supprimer cette obligation, ce qui irait à l'encontre de l'ambition exprimée par la Convention citoyenne pour le climat. Celle-ci souhaite que le train, peu émetteur de gaz à effet de serre, soit plus utilisé et ne soit pas plus coûteux pour les Français que d'autres moyens de transport plus émetteurs. Avis défavorable.

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, nous sommes parfaitement en phase. Nous souhaitons, comme vous, que les régions mènent une politique tarifaire favorisant le respect de l'environnement, mais il se trouve qu'elles le font depuis 2017. Leur dire aujourd'hui qu'elles doivent s'y employer, cela exprime une forme de défiance vis-à-vis des politiques régionales.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CS2184 de Mme Laurence Trastour-Isnart.*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Ce n'est pas à l'État de définir une politique tarifaire attractive à la place de la région, puisque celle-ci est compétente en la matière. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CS2782 du rapporteur.*

*Amendement CS4043 de Mme Aude Luquet.*

**M. Nicolas Turquois.** L'amendement vise à favoriser l'intermodalité.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** C'est une proposition pleinement justifiée. Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement CS3831 de Mme Valérie Petit.*

**Mme Valérie Petit.** Je propose, par cet amendement, que la région, comme Île-de-France Mobilités, justifient publiquement chaque hausse des barèmes tarifaires. Les citoyens veulent savoir à qui ils doivent ces évolutions.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Votre amendement est satisfait en particulier par le travail que nous avons effectué ensemble et qui a débouché sur la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018. Celle-ci a prévu une consultation des représentants des usagers

sur les services ferroviaires organisés par les régions et Île-de-France Mobilités. Cette consultation, qui intervient en amont de la décision de l'autorité organisatrice, porte notamment sur les projets d'évolution de la tarification.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Avis défavorable, car l'amendement est satisfait, même s'il est vrai que cela ne se voit pas tellement. Les consultations ont lieu, mais on ne comprend pas toujours les raisons qui conduisent à l'augmentation des tarifs. Cela mériterait d'être amélioré ; je vais voir si l'on peut y travailler.

*L'amendement est retiré.*

*Amendement CS3938 de M. Damien Adam, rapporteur thématique.*

**M. Damien Adam.** La personne qui se déplace quotidiennement à vélo ou par une autre mobilité active est tentée, les jours de mauvais temps, de privilégier sa voiture, lorsqu'elle en a une. Une offre d'abonnement « mauvais temps » de la part des régions serait de nature à encourager le report vers les TER. Cette mesure pourrait s'appliquer à l'ensemble des offres de transport en commun.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Avis défavorable. Il est vraiment très compliqué d'appliquer ce type de proposition. De surcroît, je suis très respectueux de la libre administration des collectivités, en l'occurrence de la liberté tarifaire des régions.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** En droit, qualifier le mauvais temps n'est pas tâche aisée ! Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CS2322 de M. Gérard Leseul.*

**M. Gérard Leseul.** C'est un amendement de cohérence avec l'amendement qui visait à renforcer l'intermodalité et qui a été adopté avec vos avis favorables. Il s'agit de charger la région de favoriser la compatibilité des titres de transport pour aboutir à une carte multimodale permettant l'utilisation de tous les types de transport public.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** C'est une proposition intéressante, qui a donné lieu à de longues discussions dans le cadre de l'examen de la loi d'orientation des mobilités. Avec Berangère Couillard, qui était rapporteure du titre III, nous avons institué des dispositifs pour déployer ces mobilités « sans couture », assurer le passage d'un transport à un autre. Votre proposition est pleinement satisfaite par la LOM. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Je partage les remarques du rapporteur et émettrai également un avis défavorable. Cela étant, vous avez raison : la création d'une carte donnant accès à toutes les mobilités est importante et il va falloir appliquer vite les mesures qui ont été votées et qui facilitent le développement des transports en commun.

**M. Gérard Leseul.** Je n'ai pas bien saisi l'ensemble des mesures prises qui permettraient le développement de cette carte multimodale. Nous en reparlerons.

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

*Elle **adopte** l'article 29 ainsi **modifié**.*

## **Après l'article 29**

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement CS467 de M. Pierre Vatin.*

*Amendement CS2148 de M. Gérard Leseul.*

**M. Gérard Leseul.** Il s'agit d'établir une feuille de route nationale relative à l'accès aux transports ferroviaires dans les territoires ruraux et périurbains. Ce document comporterait, en application de l'article 29 de la présente loi, un volet relatif aux tarifs des services de transport ferroviaire de voyageurs.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Je souhaite, comme vous, que nos concitoyens bénéficient d'une bonne desserte ferroviaire et de tarifs accessibles. C'est l'objectif que nous poursuivons avec l'article 29. Nous avons travaillé, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, sur la régénération du réseau ferroviaire et le maintien des petites lignes. Nous attendons un rapport du Gouvernement sur ces lignes de desserte fine. Je ne doute pas que les travaux que nous mènerons, sur la base de ce document, nous permettront de répondre à votre préoccupation. Demande de retrait ou avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** L'État partage la conviction que le train peut constituer une offre de transport nécessaire pour répondre à des enjeux forts d'aménagement du territoire du fait, notamment, de l'absence d'alternative. Cela se matérialise, d'abord, par l'engagement du Gouvernement de maintenir le conventionnement des deux trains de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez-Toulouse-Latour-de-Carol-Cerbère, et à rénover leur matériel, pour un montant d'environ 44 millions d'euros, financé par l'État. Les conditions de redéploiement d'un réseau de trains de jour et de nuit plus dense et répartis dans toute la France sont également à l'étude. La loi d'orientation des mobilités de 2019 prévoit, à ce sujet, la remise d'un rapport au Parlement devant présenter les conditions d'amélioration de l'offre de trains en France.

Le Gouvernement a, par ailleurs, engagé avec les régions un plan de remise en état des petites lignes ferroviaires afin de permettre le maintien d'un mode de transport ferroviaire à chaque fois que les collectivités le jugeront pertinent au regard des besoins en matière de transport des territoires concernés. Ce plan, qui est en cours de déclinaison région par région, et qui avance de manière satisfaisante, précisera les modalités de financement des investissements de remise en état des infrastructures, qui représenteront un montant de l'ordre de 7 milliards d'euros au cours des prochaines années.

Enfin, il revient à chaque région concernée de définir et d'organiser les services nécessaires pour son territoire, ainsi que les tarifications relatives à ces services.

Pour toutes ces raisons, une feuille de route nationale additionnelle ne s'impose pas. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable.

**M. Gérard Leseul.** Quand le rapport sur les trains d'équilibre du territoire (TET) sera-t-il remis ?

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Dans les semaines à venir.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements identiques CS1081 de M. Jean-Yves Bony et CS1109 de M. Bertrand Pancher, amendements CS2056 de M. Gérard Leseul, CS4464 de Mme Mathilde Panot, CS4463 de M. Loïc Prud'homme et CS2057 de M. Gérard Leseul (discussion commune).*

**M. Gérard Leseul.** Il faut tout faire pour développer les transports en commun terrestres. À cette fin, nous proposons de leur appliquer un taux de TVA de 5,5 %.

**Mme Sabine Rubin.** L'amendement CS4464 vise à appliquer un taux de TVA de 5,5 % aux transports publics de voyageurs du quotidien ; l'amendement CS4463 a pour objet d'appliquer cette mesure aux billets de train, conformément à la proposition de la Convention citoyenne pour le climat. Ces dispositions constitueraient une incitation, juste socialement, à l'usage des transports en commun.

**M. Gérard Leseul.** L'amendement CS2057 vise à appliquer un taux de TVA de 5,5 % sur le prix des billets de train. Ils bénéficient déjà d'un taux réduit de 10 %, mais il faudrait consentir un effort supplémentaire. La justice sociale est nécessaire à une bonne acceptabilité des mesures envisagées.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** C'est un débat qui revient chaque année, notamment dans le cadre du projet de loi de finances. Vos propositions présentent un coût élevé, et il n'est pas certain que la baisse de la TVA serait répercutée sur le prix du billet. Un travail substantiel devrait être engagé sur les grilles tarifaires pour s'assurer que la baisse de la TVA profiterait à l'utilisateur. Nous partageons la volonté d'avoir des tarifs attractifs : c'est l'objet de l'article 29. Avis défavorable.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** Vos propositions portent sur un périmètre très large et auraient un coût budgétaire élevé, pour un effet très incertain sur le pouvoir d'achat des ménages et l'environnement. Elles seraient inapplicables en pratique. Elles n'auraient aucun effet sur les réseaux multimodaux : en cas de prestation mixte, le taux le plus élevé s'applique même s'il n'est pas majoritaire. Elles introduiraient, en outre, des distorsions entre les collectivités territoriales : plus le subventionnement public est important, moins la mesure est bénéfique ; elles ne profiteraient donc pas aux collectivités qui ont fait le choix de la gratuité des transports. L'approche retenue par le Gouvernement d'une augmentation des versements aux autorités organisatrices pour les aider à passer la crise sans revenir sur leurs engagements de modération tarifaire est plus pertinente pour donner suite à la proposition de la Convention citoyenne pour le climat. Enfin, ces propositions soulèvent de vives réserves

quant à leur application et à la compatibilité avec le droit de l'Union européenne, au regard du principe de neutralité de la TVA. Pour ces raisons, le Gouvernement a un avis défavorable.

**Mme Delphine Batho.** La proposition de la Convention citoyenne est d'appliquer un taux de TVA à 5,5 % sur les billets de train. C'est le débat central, et c'est là que réside l'urgence.

**M. François-Michel Lambert.** La baisse de la TVA permettrait à beaucoup d'opérateurs de retrouver l'équilibre économique. Ce serait un signal extrêmement fort adressé à nos concitoyens pour favoriser le transport alternatif à la voiture et le transport public.

**M. Gérard Leseul.** Delphine Batho a raison. La TVA sur les transports en commun, en particulier ferroviaires, est un sujet essentiel, dont le Sénat va se saisir. Je vous invite à y réfléchir sérieusement.

*La commission rejette successivement les amendements.*