

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

269^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 12 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME ANNIE GENEVARD

1. Mobilités (p. 5765)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5765)

Après l'article 26 (*suite*) (p. 5765)

Amendement n° 1439

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendements n°s 3236, 1389, 14, 551

Amendements n°s 3122, 39, 3124, 2703 rectifié

Article 26 bis (p. 5768)

Amendement n° 1237

Article 27 (p. 5769)

M. Martial Saddier

Mme Laetitia Saint-Paul

Mme Emmanuelle Anthoine

Amendements n°s, 3141

Amendements n°s 1898 rectifié et 1979 rectifié, 2237

Amendements n°s 982, 1187, 2210, 2235

Amendements n°s 2176, 2462, 2581, 2591

Amendements n°s 115, 416, 2234, 3589 et 3588 (sous-amendement)

Amendements n°s 64, 1660

Amendements n°s 3142 et 3143, 3058

Amendement n° 3144 et 3145

Après l'article 27 (p. 5778)

Amendements n°s 1334, 648

Amendements n°s 1110, 1242, 3454

Amendements n°s 1109, 1222, 1233, 3453, 1241, 1812

Suspension et reprise de la séance (p. 5781)

Rappel au règlement (p. 5781)

M. Jean-Marie Sermier

Mme la présidente

Article 28 (p. 5781)

Amendement n° 2598

Amendements n°s 3278, 985

Amendements n°s 3146, 2079

Amendement n° 958

Amendements n°s 993, 1586

Amendements n°s 2031, 2817, 3448, 7

Amendements n°s 147 et 411, 1428

Amendements n°s 984 et 2233, 1429

Amendements n°s 1191, 2218, 65, 8, 116, 145, 965, 995, 1587, 2818, 3449, 2463, 1430

Amendements n°s 422, 721, 1101

Amendements n°s 156, 714, 1232, 1108, 1557, 2712

Après l'article 28 (p. 5785)

Amendements n°s 2278, 2739

Amendement n° 2803

Amendement n° 2958, 2949

Amendements n°s 1363, 2571, 3294 rectifié, 2050, 1173

Amendements n°s 1431, 3560 (sous-amendement)

Amendements n°s 1650, 2094, 2807, 2157, 3119

Article 28 bis A (p. 5791)

Après l'article 28 bis A (p. 5791)

Amendement n° 2787

Rappel au règlement (p. 5792)

Mme Delphine Batho

Article 28 bis B (p. 5792)

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5792)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME ANNIE GENEVARD

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

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

1

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

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

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

Mme la présidente. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 1439 portant article additionnel après l'article 26.

Après l'article 26 *(suite)*

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n^o 1439.

M. Vincent Thiébaud. Il vise à étendre le champ des modes de transport dont les frais sont pris en charge par l'employeur en y intégrant la location privée de vélos.

Aujourd'hui, on le sait, l'un des enjeux du développement de la mobilité et des transports publics est le traitement du fameux dernier kilomètre. Or les offres de location publique de vélos n'existent pas partout sur le territoire, d'où l'intérêt d'une prise en charge des frais de location privée.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. L'amendement est satisfait par la nouvelle rédaction de l'article 26 concernant le forfait mobilités durables. Je demande son retrait. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis.

Mme la présidente. Retirez-vous votre amendement, monsieur le député ?

M. Vincent Thiébaud. Fidèle à mes habitudes, je le retire, madame la présidente. *(Sourires.)*

(L'amendement n^o 1439 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Josette Manin, pour soutenir l'amendement n^o 3236.

Mme Josette Manin. Faute d'information adéquate, beaucoup d'employés ignorent que le code du travail fait obligation à tous les employeurs, quel que soit l'effectif de l'entreprise ou de l'administration, de prendre en charge une partie du prix des titres d'abonnement souscrits par leurs salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, qu'il s'agisse de moyens de transports publics – transports en commun – ou de services publics de location de vélos.

L'amendement vise par conséquent à leur garantir une information plus systématique et plus claire concernant les dispositions légales en vigueur en la matière.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Si l'on doit informer le salarié, c'est sur l'ensemble de ses droits, et non uniquement sur celui dont il est ici question. Je demande le retrait de l'amendement. À défaut, je donnerai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ajoute que nous avons inscrit la mobilité parmi les thèmes de négociation obligatoire. Ce sera l'occasion pour les partenaires sociaux, en particulier les représentants des salariés, de se saisir du sujet. Cette nouveauté, jointe à l'instauration d'un titre mobilités analogue aux tickets restaurant ou aux chèques vacances, permettra de diffuser largement l'information parmi les salariés.

Je demande le retrait de l'amendement.

(L'amendement n^o 3236 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Huguette Tiegna, pour soutenir l'amendement n^o 1389.

Mme Huguette Tiegna. L'absence de moyen de charge à domicile constitue l'un des principaux obstacles au développement des véhicules électriques. L'amendement vise à lever cet obstacle en facilitant la charge sur le lieu de travail.

L'article 26 crée un forfait mobilités durables permettant aux entreprises et aux administrations de rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais de déplacement du

domicile au lieu de travail, sous forme forfaitaire, s'ils utilisent un mode de transport qui réduit la pollution, comme le vélo ou le covoiturage.

L'amendement tend également à exonérer de charges sociales et d'impôt sur le revenu la charge lente, à titre gracieux, des véhicules électriques des salariés sur leur lieu de travail. Outre que même les salariés ne disposant pas d'un moyen de charge à domicile pourraient ainsi utiliser un véhicule électrique, l'exonération éviterait à l'employeur d'instaurer un dispositif supplémentaire de comptage des consommations électriques.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Aux termes de l'amendement, l'employeur pourrait mettre une borne de recharge lente à la disposition de ses salariés. Mais cette possibilité lui est déjà donnée, puisque le Gouvernement a prévu de considérer comme nul l'avantage en nature que représente la recharge offerte aux employés sur le lieu de travail. L'amendement est donc satisfait.

Par ailleurs, la rédaction de l'amendement empêcherait la mise à disposition de bornes de recharge rapide, ce qui serait contre-productif.

Je demande donc son retrait. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. Je confirme que l'arrêté aux termes duquel la recharge sur le lieu de travail n'est pas considérée comme un avantage en nature a été signé et est en cours de publication. L'amendement est donc satisfait.

Mme la présidente. Retirez-vous votre amendement, madame la députée ?

Mme Huguette Tiegna. Je précise que l'amendement n'a pas pour but d'opposer recharge lente et recharge rapide : il s'agit simplement d'une question de moyens pour les entreprises.

J'accepte naturellement de le retirer puisque la ministre nous dit qu'il est satisfait.

(L'amendement n° 1389 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. Vincent Descoeur. Nous en avons déjà débattu dans l'hémicycle : il s'agit de permettre à l'employeur de participer aux frais de transport de ses salariés, y compris de ceux d'entre eux qui n'utilisent pas ou ne peuvent pas utiliser les transports collectifs, et ce grâce à un ticket carburant.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement est satisfait. D'une part, la prise en charge de tout ou partie des frais de carburant par l'employeur est déjà possible sur le fondement de l'article L. 3261-3 du code du travail.

M. Vincent Descoeur. Pas sous forme de ticket !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. D'autre part, en conséquence de notre travail d'hier sur l'article 26, le forfait mobilités pourra prendre la forme d'un titre mobilité, ce qui répondra également au besoin qu'exprime l'amendement. Je demande son retrait.

Je n'ai pas l'impression de vous avoir convaincu, mon cher collègue...

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, M. Descoeur n'a pas l'air convaincu... L'amendement de M. Zulesi... *(Exclamations.)*

Mme Valérie Lacroute. Encore lui ? *(Sourires.)*

Mme Élisabeth Borne, ministre... toujours le même amendement, en effet, adopté hier, tend à instaurer un titre mobilité pour simplifier la vie des entreprises, en lieu et place d'un empilement de dispositions – sur le carburant, sur le forfait mobilités, etc. Le présent amendement est donc entièrement satisfait.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Je n'étais pas dubitatif ; simplement, je n'ai pas pu assister hier à la partie du débat en question. J'entends toutefois que le mécanisme adopté, bien que différent de celui que je propose, permet de résoudre le problème que je soulève. Fidèle à l'esprit d'ouverture qui me caractérise *(Sourires)*, je retire donc mon amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et M. Thierry Benoit. Excellent !

(L'amendement n° 14 est retiré.)

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

Mme Sophie Auconie. Cet amendement obéit au même esprit que les précédents. On va donc me répondre que l'amendement de mon honorable collègue Zulesi contribue à le satisfaire. Permettez-moi toutefois d'estimer, madame la ministre, que le mien va un tout petit peu plus loin. Le Premier ministre n'a-t-il pas dit tout à l'heure son souhait que nous en fassions encore davantage et rappelé la nécessité que nous entendions le message envoyé dernièrement par les citoyens français ?

Par cet amendement, nous proposons donc la création d'un dispositif incitatif – à l'image de celui que promouvait M. Zulesi – destiné aux salariés et aux employeurs et visant à accélérer le développement du recours au vélo pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail. Le salarié aurait la possibilité d'opter soit pour le forfait mobilités durables, soit – c'est là toute la différence entre nous, monsieur Zulesi : je préfère le « soit » au « en même temps » – pour une aide à l'acquisition d'un vélo, les deux options étant cumulables avec la prime transport. Les montants versés par l'employeur seraient exonérés de cotisations sociales et, pour le salarié, d'impôt sur le revenu. C'est un très bon amendement !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ce très bon amendement ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ressens une amicale pression... En réalité, la possibilité que vous évoquez est déjà offerte par l'article 26 : celui-ci mentionne la prise en charge des frais liés à l'utilisation d'un cycle, sans autre précision ; le cas de la location avec option d'achat, visé par l'amendement, pourra donc être prévu dans les textes réglementaires d'application de la loi. Dès lors, ce si bel amendement est satisfait, et j'en demande le retrait.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Comme M. Descoeur, nous nous caractérisons par notre attitude constructive ; je dirais même que nous l'incarçons ! Je retire donc mon amendement. Toutefois, monsieur Zulesi, je serai très attentive à la mise en œuvre dudit décret.

M. Thierry Benoit. Très bien !

M. Jean-Marc Zulesi. Nous le serons tous !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Quelle star, ce Jean-Marc !
(Sourires.)

(L'amendement n° 551 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 3122 de M. Arnaud Viala est défendu.

(L'amendement n° 3122, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 39.

M. Vincent Descoeur. Il permettrait de garantir que tout vendeur d'un véhicule affiche distinctement le numéro de certificat de qualité de l'air – Crit'Air – associé à ce véhicule, afin de sensibiliser l'opinion à la nécessité de respecter l'environnement et d'améliorer l'information du consommateur – en l'occurrence, de l'acheteur.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit d'un excellent amendement... qui est satisfait par un amendement à l'article 26 bis que j'ai fait adopter en commission. J'en demande donc le retrait.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur le député ?

M. Vincent Descoeur. J'ai assisté assidûment aux travaux de la commission ; vous avez dû être discret au moment dont vous parlez, monsieur le rapporteur,...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Non, non !

M. Vincent Descoeur... car ce que vous évoquez m'a échappé. N'en prenez pas l'habitude !

Sans employer le même argument que précédemment, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 39 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour soutenir l'amendement n° 3124.

Mme Emmanuelle Anthoine. Cet amendement de M. Viala vise à étendre le champ d'éligibilité de la pastille Crit'Air 1 aux véhicules diesel Euro 6d-TEMP. Il convient en effet de ne pas pénaliser davantage ceux qui continuent à utiliser des véhicules diesel.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Tout d'abord, les moteurs diesel, y compris les plus récents, émettent toujours plus d'oxydes d'azote, notamment, que les moteurs à essence. Du reste, les plafonds des normes Euro sont supérieurs dans le cas des véhicules Euro 6d-TEMP ou Euro 6d que vous évoquez. En outre, une telle mesure relèverait du domaine réglementaire. En tout état de cause, elle n'est pas pertinente – et je ne parle même pas des mesures qu'il faudrait prendre concernant les particules ultrafines, qui font l'objet d'un autre amendement que nous examinerons ultérieurement. Je demande le retrait de celui-ci. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

(L'amendement n° 3124, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2703 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il vise à habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la loi, pour adapter les modalités de prise en charge des frais de transport par les employeurs – après un bilan des accords d'entreprise relatifs à la mobilité résultant de la négociation obligatoire sur la qualité de vie au travail – ou pour permettre aux régions qui le souhaitent d'expérimenter différents dispositifs de prise en charge des frais de transport.

Comme nous l'avons indiqué lors de l'examen de l'article 26, nous avons souhaité privilégier le dialogue social et faciliter l'accompagnement par les employeurs de la mobilité de leurs salariés. Non seulement nous avons rendu obligatoire la négociation sur le thème de la mobilité, mais nous mettons aussi à disposition des entreprises et des salariés des outils simples tels que le titre mobilités. On peut supposer que ces outils permettront, grâce à un accompagnement approprié, de lever le frein que la mobilité peut constituer dans l'accès ou le retour à l'emploi.

Il nous paraît cependant utile de dresser, dans dix-huit mois, un bilan des accords et, s'il s'avère que les mesures prises dans ce cadre ne sont pas satisfaisantes, de les compléter par des dispositions nationales et de permettre aux régions, le cas échéant, d'expérimenter des dispositifs spécifiques. De fait, celles-ci mènent également une politique d'accompagnement des salariés dans ce domaine. Je pense, par exemple, à la région Hauts-de-France, qui rembourse les frais de carburant de certains salariés dans des conditions définies, à la région Bourgogne-Franche-Comté, qui a décidé de contribuer aux frais de déplacement des salariés à la même hauteur que l'employeur – lequel peut, depuis la loi de finances, être exonéré dans ce cadre des charges sociales et fiscales – ou à la région Île-de-France, qui permet au passager de financer un covoiturage avec son passe Navigo.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Madame la ministre, je ne reviendrai pas sur le principe de l'amendement, auquel on peut souscrire, mais je voudrais être certain d'avoir bien compris. Dans l'esprit du Gouvernement, l'ordonnance prévoira-t-elle que c'est la région qui sollicitera l'employeur ? Renverra-t-elle ainsi aux régions le « fait générateur » ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Deux possibilités sont ouvertes par cette habilitation : un dispositif national et, le cas échéant, un dispositif adapté si des régions le souhaitent.

Prenons l'exemple du covoiturage. Nous incitons les employeurs à instituer le forfait mobilités. Par ailleurs, au titre I^{er}, nous avons permis aux régions d'accompagner soit les conducteurs, soit les passagers. Dès lors, il nous paraît intéressant, si nous voulons systématiser un dispositif, de tenir compte de la bonne articulation des aides régionales avec l'accompagnement de l'employeur.

J'ai cité l'exemple de la région Bourgogne-Franche-Comté, qui prévoit de verser dix euros par mois lorsqu'une entreprise accompagne un salarié à hauteur de dix euros. Il s'agit d'élaborer un dispositif national et de permettre, le cas échéant, à titre expérimental, des adaptations en fonction des politiques conduites dans chaque région.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Tout d'abord, vous prévoyez de dresser, dans les dix-huit mois suivant la promulgation de la loi, un bilan des mesures qui auront été prises dans les entreprises. Certes, nous avons eu des débats intéressants dans le cadre des Assises nationales de la mobilité et de l'examen de ce projet de loi, en commission et en séance publique – ce qui n'avait pas été le cas depuis longtemps sur ce sujet –, mais pourrions-nous avoir connaissance de ce bilan ? Par ailleurs, il me paraît regrettable que vous décidiez de légiférer ensuite par ordonnance. Enfin, je n'arrive pas à comprendre si vous vous adressez aux employeurs publics ou aux employeurs privés.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Aux employeurs privés.

Mme Valérie Lacroute. Comment pourrez-vous instaurer des dispositifs différents d'une région à l'autre ? Les aides risquent de l'être également, et on risque de créer ainsi des inégalités entre les Français. En effet, on le voit bien, certaines métropoles ont mis en place de nombreux services de transport avec, parfois, des réductions tarifaires importantes. Tel n'est pas nécessairement le cas dans les territoires ruraux, ce à quoi ce projet de loi vise d'ailleurs à remédier. En permettant une différenciation entre les territoires, je crains qu'on ne crée une discrimination en matière d'aide à la mobilité.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Tout d'abord, je ne doute pas que l'ensemble des parlementaires souhaiteront être associés au suivi et au bilan. Le Gouvernement s'engage donc à vous le présenter avant de légiférer par ordonnance. Ensuite, les zones dont il est question ici sont celles qui sont privées de transports en commun car, dans les zones qui en sont pourvues, le dispositif est très simple : il consiste dans le remboursement de l'abonnement à hauteur de 50 %.

L'enjeu, ici, est donc de mieux accompagner dans leurs déplacements domicile-travail les salariés qui ne bénéficient pas de transports en commun. L'État, pour sa part, a annoncé qu'il allait instituer le forfait mobilités pour ses agents, à hauteur de 200 euros. Mais il importe – et le bilan qui sera dressé dans dix-huit mois pourra en tenir compte – de ne pas oublier que les régions mènent dans ce domaine des politiques complémentaires de celles des employeurs.

Île-de-France Mobilités, par exemple, permet aux usagers d'utiliser leur passe Navigo dans le cadre d'un covoiturage. Dans un tel cas, on ne va pas demander à l'employeur de participer au-delà du remboursement du passe Navigo, puisque celui-ci donne accès au covoiturage. Toutefois, ce type de mesure n'existe pas ailleurs. Nous voulons donc nous réserver la possibilité de tenir compte, dans le dispositif qui sera adopté, de ce que font les régions.

M. Bertrand Pancher. Sous forme d'expérimentation !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet.
(L'amendement n° 2703 rectifié est adopté.)

Article 26 bis

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 1237 et 3440, tendant à supprimer l'article 26 bis.

L'amendement n° 1237 de M. Fabrice Brun est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3440.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de supprimer l'article 26 bis, introduit en commission. Cet article impose en effet l'affichage, dans les concessions automobiles, de la catégorie Crit'Air des véhicules à vendre, notamment des véhicules d'occasion. Cela part d'un bon principe, puisque cela permettrait à l'acheteur d'être mieux informé sur les émissions polluantes du véhicule. Mais cette mesure est très compliquée. En outre, les professionnels de la distribution ne disposent pas forcément des informations relatives à la classification ; en tout cas, ils ne peuvent pas en avoir connaissance lorsque le véhicule est revendu. Nous ne sommes pas opposés à l'objectif, mais cette disposition nous paraît prématurée et mal écrite. Elle complexifierait la vente des véhicules et pourrait même se révéler contre-productive car le consommateur s'y perdrait.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Monsieur Sermier, cela ne vous étonnera pas, je suis défavorable à ces amendements de suppression. Je ne crois pas que cette mesure soit aussi compliquée que vous le dites. Au demeurant, nous avons examiné tout à l'heure un amendement, dont vous étiez l'un des cosignataires, qui avait un objet contraire à celui que vous défendez à présent... Quoi qu'il en soit, la catégorie Crit'Air, qui dépend de la date de la première immatriculation, est une aide à la décision, au même titre que le bonus-malus ou les normes Euro. L'affichage de la catégorie Crit'Air des véhicules neufs comme des véhicules d'occasion revendus par les concessionnaires permettra d'éclairer le consommateur, qui comprendra aisément si on lui explique à quoi

correspond cette catégorie. La disposition introduite en commission nous paraît donc, contrairement à ce que vous dites, intéressante et assez facile à appliquer.

(Les amendements identiques n^{os} 1237 et 3440, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'article 26 bis est adopté.)

Article 27

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Madame la ministre, nous reprenons, avec les articles 27 et 28, un vieux débat. Souhaitons bon vent aux ZFEM, les zones à faibles émissions mobilité, qui ont vocation à succéder aux zones à circulation restreinte. Ceux qui, comme moi, sont des monuments historiques de cette assemblée, se souviennent des ZAPA, les zones d'actions prioritaires pour l'air et, à la suite du Grenelle de l'environnement, de la possibilité, offerte par la loi, de contrôler la circulation afin de préserver la qualité de l'air.

Ces dispositifs n'ont pas fait leurs preuves mais ce soir, le Parlement s'apprête à en officialiser un quatrième. Espérons qu'il donne des résultats.

J'ai présidé durant quelques années le Conseil national de l'air et j'ai essayé de délimiter à Bonneville, lorsque j'en étais maire, une zone à circulation restreinte, ce qui ne fut pas simple. À ce titre, permettez-moi de formuler quelques remarques.

L'article 28 tend à rendre obligatoire l'instauration d'une ZFEM lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées « de manière régulière ». Il conviendra de préciser cette notion, sinon le préfet, les associations environnementales, les élus et les acteurs socioprofessionnels ne parviendront jamais à se mettre d'accord sur ce qu'est le dépassement régulier d'un seuil. Nous ne sommes pas sortis de l'auberge, si je puis dire. Je le sais par expérience.

En outre, si vous voulez donner toutes ses chances à ce nouveau dispositif, il faudra s'accorder sur la définition des sources d'émission de polluants, y compris dans le cadre des plans de protection de l'atmosphère. Ce sera l'objet de la concertation, de l'enquête publique, puis de l'arrêté du préfet du département. À défaut, aucun accord ne pourra être trouvé sur l'origine des polluants. Les populations locales et les acteurs socioprofessionnels seront alors incapables de comprendre la procédure proposée pour résoudre le problème et encore moins d'y adhérer.

Il faudra donc tenir compte des mesures réalisées par les stations d'enregistrement, qui sont de deux types : les stations routières et les stations urbaines. Inutile de vous préciser que les stations routières sont toutes dans le rouge. Prenez par exemple les oxydes d'azote : les stations situées au bord des autoroutes et des grandes voies de circulation enregistrent toutes des dépassements. Quant aux stations urbaines, elles permettent de mieux identifier les populations exposées et les sources de pollution.

Ensuite, le projet de loi tend à permettre de dévier la circulation, mais prenons garde de ne pas reporter chez le voisin le problème de pollution. Rien ne sert, ainsi, de désengorger une vallée pour reporter la circulation dans une autre. Il faut avoir les moyens de résoudre le problème

sans le déplacer. Pour ce qui concerne les zones urbaines, la déviation vers les autoroutes peut être une piste, même si ce procédé n'entre pas, culturellement, dans nos habitudes.

Par ailleurs, ne nous focalisons pas sur une seule source de pollution au risque d'occulter les autres. Dans certaines zones géographiques, on peut créer d'énormes problèmes en se focalisant sur le transport alors que ce n'est pas la principale source d'émissions.

Enfin, n'oubliez pas les deux-roues. Dans quelques endroits en France, on a tenté de délimiter des zones à circulation restreinte sans en tenir compte, et cela a provoqué de très violentes réactions.

Sur tous ces points, il est nécessaire de compléter le texte, d'ici à la fin de son examen.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laetitia Saint-Paul.

Mme Laetitia Saint-Paul. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : la pollution de l'air est à l'origine de 48 000 décès par an ; c'est la troisième cause de mortalité après l'alcoolisme et le tabagisme. La pollution de l'air extérieur représente, pour la collectivité, un coût annuel total de 100 milliards d'euros, dont une large part tient aux coûts de santé. Cette pollution provoque des allergies respiratoires liées aux pollens allergisants chez 30 % de la population adulte et 20 % des enfants. C'est un enjeu de santé publique majeur dont nous devons nous saisir collectivement.

Afin de répondre concrètement à ce fléau, l'article 27 tend à déployer dans les grandes villes des plans d'action de lutte contre la pollution de l'air, en vue d'améliorer le plus rapidement possible la qualité de l'air. Il vise également à abaisser de 250 000 à 100 000 habitants le seuil à partir duquel le plan d'action climat-air-énergie d'un établissement public de coopération intercommunale – EPCI – doit comporter un plan d'action contre la pollution de l'air. Ainsi, le nombre d'agglomérations concernées passerait de vingt-cinq à soixante et une.

Enfin, le plan d'action de lutte contre la pollution de l'air dépassera le périmètre des villes. Il était temps d'apporter une réponse concrète et de grande ampleur.

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine.

Mme Emmanuelle Anthoine. Les zones urbaines, notamment celles de la région Rhône-Alpes, connaissent des dépassements inquiétants des seuils réglementaires pour l'émission de particules fines, les PM₁₀, dans l'atmosphère. La France a été convoquée le 30 janvier 2018 par la Commission européenne pour n'avoir pas respecté ces normes. Quant au Conseil d'État, il a invité le Gouvernement à prendre toutes les mesures nécessaires pour améliorer la qualité de l'air.

Il faut donc agir. L'instauration d'une ZFEM peut être une solution, à condition toutefois de le faire en bonne intelligence : nous devons lutter contre la pollution atmosphérique tout en permettant aux salariés de se rendre sur leur lieu de travail sans être pénalisés. Les ZFEM doivent ainsi être plus souples pour que la mesure soit applicable. À défaut, il n'y aura ni acceptation sociale ni mise en œuvre efficace de cette disposition.

Mme la présidente. L'amendement n° 3141 de M. Jean-Luc Fugit est rédactionnel.

(L'amendement n° 3141, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 1898 rectifié et 1979 rectifié, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Élisabeth Toutut-Picard, pour les soutenir.

Mme Élisabeth Toutut-Picard. L'amendement n° 1898 rectifié vise à protéger de la pollution de l'air extérieur les publics les plus vulnérables à cette pollution, à savoir ceux qui sont hébergés dans les établissements recevant des publics sensibles – ERPS –, en en faisant les cibles prioritaires des plans d'action – qui seront enrichis par les données collectées dans les cartes stratégiques air –, dans le respect des normes européennes relatives à la qualité de l'air.

L'amendement n° 1979 rectifié tend à cibler spécifiquement les enfants, qui sont particulièrement vulnérables à la pollution de l'air car leur organisme est encore en développement. Cette pollution peut générer, chez eux, de graves troubles respiratoires, allergiques, asthmatiques, neurologiques et comportementaux, ainsi que des carences immunitaires, du diabète et de l'obésité.

Par cet amendement, qui vise spécifiquement les établissements d'accueil collectif d'enfants de moins de 6 ans ainsi que les accueils de loisirs mentionnés au premier alinéa du II de l'article R. 227-1 du code de l'action sociale et des familles, j'entends donner la priorité aux mesures correctrices des plans d'action en direction de ce public très jeune et insister sur la nécessité de lutter contre la pollution de l'air extérieur aux abords des établissements fréquentés par ces très jeunes enfants.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je rappelle au préalable que le travail réalisé en commission a permis de durcir le texte en matière de lutte contre la pollution de l'air.

Nous avons ainsi prévu que les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, dont certaines ont été citées, soient consultées avant l'adoption du plan d'action par l'EPCI concerné afin de pouvoir apporter l'appui technique nécessaire. En outre, nous avons décidé que les objectifs fixés par les plans d'action seraient biennaux. En adoptant un amendement de Mme Pompili, nous avons rendu systématique la prise de mesures par le préfet en cas de pic de pollution. Enfin, nous avons étendu la possibilité de créer des ZFEM après 2021. J'ai tenu à ajouter le terme « mobilité » dans l'intitulé de ces zones, car nous agissons au niveau des transports et non sur l'ensemble des leviers.

J'en viens à ces amendements, qui concernent la carte stratégique air.

Cette expression recouvre la cartographie que l'on peut établir à partir des données fournies par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Néanmoins, la réalité diffère d'une ville à l'autre, et il n'existe pas de référentiel unifié pour le travail de ces différentes associations. Atmo France, qui fédère l'ensemble des associations, réfléchit au moyen de faire converger les différentes méthodologies, mais cette méthodologie commune n'est pas encore au point.

Je demanderai d'ailleurs que ce travail soit présenté au Conseil national de l'air, que je préside depuis un an, avant d'être validé.

Pour ces raisons, nous ne pouvons inscrire les cartes stratégiques air dans la loi.

Pour ce qui est des publics particulièrement sensibles, sujet que je connais bien, rappelons que nous sommes tous sensibles à la pollution. Loin de moi l'idée de minimiser la sensibilité plus particulière de certains sujets, mais nous devons tous lutter contre la pollution de fond qui nous affecte tous. Nous reviendrons sur ce sujet lorsque nous examinerons un amendement ultérieur, que je sous-amenderai car il manque de précision en l'état. En tout cas, vos amendements seront satisfaits.

Pour l'ensemble de ces raisons, je vous invite à les retirer. Sinon, j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis, pour les mêmes raisons.

Je souhaite apporter quelques précisions à M. Saddier. Ce sujet n'est pas simple, c'est vrai ; il est compliqué de trouver les mesures appropriées pour lutter contre la pollution de l'air. Aussi avons-nous décidé d'accompagner les territoires qui s'engagent en la matière. Aux quinze métropoles qui avaient déjà pris la décision de le faire se sont ajoutées huit autres collectivités après l'appel à manifestation d'intérêt que nous avons lancé auprès de toutes les collectivités qui sont confrontées à des enjeux importants en matière de qualité de l'air. Aujourd'hui, l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, accompagne donc vingt-trois collectivités – représentant 17 millions d'habitants – qui s'engageront dans la création de zones à faibles émissions.

Les dispositifs d'accompagnement sont importants. Le fonds air mobilité a été doté de 35 millions d'euros. Des mesures de contrôle sanction automatisé sont prévues, et une mission a été confiée au préfet Bartolt pour s'assurer que les dispositifs sont opérationnels.

L'idée est également de freiner la pollution, d'où l'ensemble des mesures prises pour accompagner le verdissement des flottes, dont nous avons débattu lors de l'examen des précédents articles – suramortissement, bonus, obligations pour les flottes publiques ou les flottes importantes des entreprises.

L'arsenal sera très complet dans la loi, comme l'a indiqué M. le rapporteur. Ce texte permettra de matérialiser l'objectif de déploiement des ZFE dans les zones en dépassement – la notion de dépassement régulier sera, je vous rassure, précisée dans un texte réglementaire auquel il renvoie –, de simplifier les procédures de consultation et de concertation au niveau des agglomérations lorsque les ZFE englobent plusieurs communes, d'inclure l'étude d'une ZFE dans les plans pour la qualité de l'air et de donner des outils pour le contrôle. Ce dernier point est très important : les collectivités manquent parfois de moyens, en cas de pic de pollution, pour limiter et contrôler la circulation en fonction des pastilles Crit'Air. Les contrôles sanction automatisés amélioreront grandement l'efficacité des mesures prises.

Ce dispositif est complet et opérationnel. Des accompagnements sont prévus, à la fois au stade des études et pour la mise en œuvre des ZFE le cas échéant.

Mme la présidente. La parole est à Mme Élisabeth Toutut-Picard.

Mme Élisabeth Toutut-Picard. Pour revenir sur les arguments qui viennent de m'être opposés, ce n'est pas parce que les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air ne sont pas encore coordonnées entre elles qu'il ne faut pas appeler leur attention sur la cible à privilégier particulièrement, à savoir les très jeunes enfants. Certes, nous sommes tous sensibles à la pollution de l'air extérieur, mais nous savons maintenant que les jeunes enfants y sont particulièrement sensibles parce que leur organisme est en cours de développement ; nous savons que les mille premiers jours de la vie, qui vont de la conception à l'âge de 2 ans, sont une période d'extrême fragilité, parce que l'être humain réagit alors très mal à toute exposition aux perturbateurs endocriniens, mais également à la pollution atmosphérique.

À mon avis, l'un n'empêche pas l'autre : même si nous allons mettre au point un ensemble de mesures et d'organisations visant à structurer notre politique et les moyens à consacrer aux pollutions atmosphériques, la cible des jeunes enfants mérite d'être privilégiée et désignée comme telle aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, qui sont censées nous protéger contre les pollutions atmosphériques. Donc, malgré l'avis défavorable, je maintiens mon amendement, car je maintiens ma position.

(Les amendements n° 1898 rectifié et 1979 rectifié, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Delphine Bagarry, pour soutenir l'amendement n° 2237.

Mme Delphine Bagarry. Il vise à étendre aux EPCI de plus de 50 000 habitants l'obligation d'élaborer le plan d'action mentionné à l'article 27. D'après une étude publiée en juin 2016 par Santé publique France, intitulée « Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives », la perte d'espérance de vie est en moyenne de dix mois dans les zones comprenant entre 2 000 et 100 000 habitants. Cela montre clairement que les grandes zones urbaines ne sont pas les seules affectées par la pollution de l'air ; celle-ci touche également les habitants des villes moyennes.

Je précise que l'amendement a été rédigé en lien avec plusieurs organisations, dont Unicef France, le Réseau Action Climat et la Fédération française des usagers de la bicyclette.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Vous nous demandez, madame Bagarry, d'abaisser à 50 000 habitants le seuil à partir duquel un plan d'action est obligatoire. Ce n'est pas nécessaire, pour plusieurs raisons que je vais exposer posément, afin que les membres du Réseau Action Climat, qui ont suscité cet amendement, comprennent bien que ce n'est pas contre eux – nous travaillons tous contre la pollution de l'air, et c'est l'objectif de ce texte.

Le plan d'action sera obligatoire dans toutes les zones où les seuils de pollution de l'air sont dépassés, c'est-à-dire celles qui sont soumises à un plan de protection de l'atmosphère – PPA. Cela n'a strictement rien à voir avec la taille de la commune, mais avec le fait d'être ou non en zone de dépassement. Tous les EPCI concernés, quelle que soit leur taille, seront donc pris en compte.

Ainsi, dans la vallée de l'Arve, si chère à M. Saddier, le PPA porte sur cinq communautés de communes, soit quarante et une communes, pour une population totale de 160 000 habitants. En faisant le ratio, vous comprendrez rapidement que certaines de ces communes sont de faible taille. Or elles seront concernées par le plan d'action, parce qu'il y a ce PPA.

Par ailleurs, depuis 2016, tous les EPCI de plus de 20 000 habitants sont obligatoirement couverts par un plan climat-air-énergie territorial – PCAET. Ce plan devra désormais comprendre obligatoirement une dimension « air ». Nous avons amendé l'article 27 en commission pour faire en sorte que tel soit bien le cas.

Prenons l'exemple de l'agglomération de Rodez, non pas parce que c'est ma ville natale, mais parce que c'est un EPCI dont le nombre d'habitants se situe entre 50 000 et 100 000 et qui n'est pas couvert par un PPA, dans la mesure où il n'est pas confronté à des problèmes particuliers en matière d'air. Comme l'agglomération compte plus de 20 000 habitants, il existe un PCAET et, par conséquent, des actions transversales en matière de qualité de l'air. Dans ces agglomérations, on n'attend pas de subir des pics de pollution pour agir ; on s'attaque à la pollution de fond.

L'absence de plan d'action étant compensée par le dispositif des PCAET, il n'est pas utile d'abaisser le seuil en question à 50 000 habitants. Je vous suggère de retirer l'amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Maintenez-vous ou retirez-vous l'amendement, madame Bagarry ?

Mme Delphine Bagarry. Mme Pitollat, sa première signataire, m'avait donné mandat pour le retirer au cas où des explications claires nous seraient fournies. Or M. le rapporteur nous a donné des exemples très précis, ce dont je le remercie. Je retire donc l'amendement.

(L'amendement n° 2237 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements identiques, n° 982, 1187, 2210 et 2235.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 982.

M. Bertrand Pancher. L'article 27, qui vise à lutter contre la pollution de l'air, est un bel article de loi.

La pollution de l'air cause plus de 40 000 morts par an, soit dix fois plus que les accidents de la route. Il s'agit évidemment de morts par diminution de l'espérance de vie. D'ailleurs, mes chers collègues, plus nous passons de temps à Paris pour siéger dans cet hémicycle, plus nous raccourcissions notre espérance de vie. En effet, les habitants de Paris vivent dix mois de moins que la moyenne nationale, en raison de l'asthme et de nombreuses autres affections importantes.

Cette situation ne peut plus durer. Il est particulièrement important de légiférer, et je tiens à remercier le Gouvernement et son administration de présenter des propositions aussi fortes dans ce domaine.

Vous l'avez dit, madame la ministre, l'arsenal de lutte contre la pollution atmosphérique et les particules fines est complet, n'en déplaise à certains qui voudraient continuer à rouler comme auparavant. Le plan d'action évoqué par M. le rapporteur est relativement ambitieux. L'objectif de cet amendement est de faire en sorte que ce plan d'action vise notamment la réduction de la pollution atmosphérique en dessous des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé aux abords des établissements recevant des publics sensibles, en particulier des enfants.

Je rappelle que trois enfants sur quatre respirent un air pollué en France. Si la pollution a des conséquences graves sur la santé des adultes, celles-ci sont bien plus redoutables sur la santé des enfants, dont l'organisme, immature, est plus fragile. Certains porteront à vie les stigmates de la pollution de l'air.

Mme Élisabeth Toutut-Picard. Bien sûr !

M. Bertrand Pancher. En effet, quand les particules sont inhalées, elles restent dans l'organisme. Elles suscitent de graves problèmes : allergies, déficiences immunitaires, diabète, obésité... ; la liste est longue. J'en ai discuté avec des parents d'élève de la région parisienne.

La pollution de l'air nous concerne tous, mais certains publics, plus vulnérables, doivent être mieux protégés. C'est notamment le cas des enfants. Pourtant, les crèches, écoles et lieux d'accueil des jeunes enfants sont trop exposés à une pollution qui dépasse les seuils dans nos villes. Un rapport établi conjointement par Unicef France et le Réseau Action Climat ainsi que les cartographies très précises publiées par Greenpeace et *Respire* alertent sur le nombre d'écoles exposées à une pollution de l'air extérieur forte, dont le trafic routier est directement responsable.

Cet amendement vise simplement à garantir que les plans d'action qui seront élaborés tiendront compte du caractère spécifique de l'exposition des jeunes publics à la pollution de l'air et prévoient des mesures adaptées concernant les établissements recevant des publics sensibles, dont les enfants.

Mme la présidente. La parole est à Mme Émilie Bonnavard, pour soutenir l'amendement n° 1187.

Mme Émilie Bonnavard. Cet amendement de M. Cherpion est identique à celui de M. Pancher : il vise à ce que le risque d'exposition des jeunes enfants à la pollution de l'air soit pris en compte de manière plus spécifique qu'il ne l'est actuellement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 2210.

M. Jean-Yves Bony. Cet amendement de M. Le Fur vise à compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante : « Le plan d'action vise notamment la réduction de la pollution atmosphérique en dessous des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé aux abords des établissements recevant des publics sensibles, en particulier des enfants. »

Mme la présidente. La parole est à Mme Delphine Bagarry, pour soutenir l'amendement n° 2235.

Mme Delphine Bagarry. J'ajoute que les enfants sont un public bien plus sensible que les adultes. On est d'ailleurs en train de revoir à la baisse, pour les enfants, les seuils tolérés pour certaines substances toxiques. On en vient même à considérer qu'elles sont délétères quel que soit leur niveau

de concentration. Le principe de précaution voudrait qu'une attention particulière soit prêtée aux enfants et que les recommandations soient plus drastiques qu'elles ne le sont actuellement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vais essayer d'expliquer les choses clairement et de rassurer Mme Toutut-Picard, car je vois bien qu'elle n'a pas été convaincue par mes arguments tout à l'heure.

Je n'ai pas dit qu'il ne fallait pas tenir compte des publics sensibles. J'ai travaillé sur la question de la pollution de l'air et des publics sensibles. J'y suis moi aussi particulièrement sensible.

Vous souhaitez cibler les enfants. Il est vrai que la sphère oto-rhino-laryngée d'un enfant n'est pas mature avant l'âge de 15 ans. Mais ce ne sont pas les seuls publics sensibles. Il ne faut pas oublier les personnes âgées, ni les 4 millions d'asthmatiques qui vivent en France.

M. Bertrand Pancher. Ce sont le plus souvent des enfants !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Une publication scientifique à comité de lecture, sortie ce matin, montre que la baisse de la pollution de l'air et de la concentration en particules induit une baisse de l'intensité asthmatique. Les malades hospitalisés sont également un public sensible.

Comme je l'ai expliqué précédemment, nous examinerons ultérieurement un amendement, le n° 2234, que je proposerai de sous-amender car il manque de précision, voire d'ambition. L'amendement dispose que le plan d'action doit intégrer une analyse des solutions à mettre en œuvre pour les établissements recevant un public sensible. Pour ma part, je proposerai, ce qui va plus loin, que le plan d'action tienne compte des publics les plus sensibles, et pas seulement des enfants. Je ne souhaite pas que l'on écrive ou laisse entendre que les personnes sensibles sont uniquement les enfants, même s'il est évidemment très important de protéger ces derniers.

Mme Élisabeth Toutut-Picard. C'est le plus important !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'en viens aux présents amendements, qui visent à faire du respect des normes fixées par l'Organisation mondiale de la santé – OMS – un objectif des plans d'action. À cet égard, j'entends ce que vous dites à propos de l'impact des transports, et j'ai moi aussi rencontré les représentants du Réseau Action Climat et de l'Unicef au cours des auditions.

Je rappelle que nous travaillons sur les transports. La principale pollution de proximité imputable aux transports, ce sont les oxydes d'azote ; 65 % des oxydes d'azote proviennent des transports. Le seuil à ne pas dépasser fixé par l'OMS pour les oxydes d'azote est de 40 microgrammes par mètre cube par an. Or c'est exactement la norme européenne et, donc, la norme française. En conséquence, les amendements sont satisfaits sur ce point.

En revanche, une nuance existe s'agissant des particules : la norme de l'OMS est deux fois plus exigeante que la norme européenne...

Mme Élisabeth Toutut-Picard. Voilà !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. ...puisqu'elle est de 10 microgrammes pour les PM_{2,5}, quand la norme européenne, et donc française, s'établit à 20 microgrammes. Toutefois, si nous voulons la modifier, il faut le faire au niveau européen, en revenant sur une directive de 2008.

En outre, si 25 % des émissions de PM_{2,5} proviennent des transports, 75 % proviennent d'autres activités. Les plans d'action et les PPA doivent donc porter aussi sur l'agriculture, sur l'industrie et sur le secteur résidentiel – notamment sur le chauffage au bois non performant. C'est sur l'ensemble de ces leviers qu'il faut agir ; nous en débattons régulièrement au Conseil national de l'air.

Ces amendements ne sont pas dénués d'intérêt, mais l'essentiel pour lutter contre la pollution tient dans les mesures du titre III, qui visent à favoriser des mobilités plus propres et plus actives. Je demande leur retrait, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Je le répète, la norme de l'OMS est déjà l'objectif en ce qui concerne les oxydes d'azote. S'agissant des particules, il n'est pas possible de faire évoluer la norme française sans modifier la directive européenne de 2008. Quant à la question des publics les plus sensibles, elle sera abordée lorsque nous examinerons l'amendement n° 2234.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(Les amendements identiques n° 982, 1187, 2210 et 2235 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n° 2176, 2462 et 2581.

L'amendement n° 2176 de M. Marc Le Fur est défendu.

La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 2462.

M. Hubert Wulfranc. La discussion sur la qualité de l'air est de première importance. Je ne suis pas un expert en la matière et je n'ai aucune autorité pour contester les propos du rapporteur. Ce que je sais, en revanche, c'est que, dans le cadre du programme d'investissement que vous allez mettre en œuvre, à la faveur, en particulier, des projets autoroutiers de contournement, dont celui qui est prévu dans ma circonscription, vous allez déplacer la pollution de l'air et faire exploser les seuils en la matière dans les banlieues ouvrières de la rive sud de Rouen, alors que le bilan sanitaire des populations concernées est déjà catastrophique.

Vous savez fort bien de quoi je parle, madame la ministre : du contournement est de Rouen, pour lequel a été accordée une déclaration d'utilité publique, qui fait, d'ailleurs, l'objet d'un recours de la part de plusieurs villes. Les beaux discours sur la qualité de l'air sont une chose, la réalité en est une autre, quand on constate l'importance des investissements autoroutiers que vous vous apprêtez à déployer. Il s'agit purement et simplement d'un aménagement de classe !

Nous nous opposons aux ZFE, parce qu'il n'est pas acceptable de balayer la poussière chez les uns pour la rejeter chez les autres, ou de revenir au Moyen Âge en instaurant un nouvel octroi pour les populations qui n'ont pas les moyens d'acquiescer des véhicules propres : il faudra payer pour entrer dans les centres-villes bourgeois. Une telle politique est absolument intolérable, surtout lorsqu'on ne réunit pas les

conditions préalables à celle-ci, en assurant la gratuité des transports en commun, en particulier au moment des pics de pollution.

Votre politique obéit à une logique. Derrière les discussions techniques, il y a toujours des choix de classe. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

C'était le coup de gueule de la soirée.

M. Jean-Louis Bricout. Nous l'avons compris.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 2581.

M. Loïc Prud'homme. Hubert Wulfranc vient de nous couper le pot d'échappement sous les pieds *(Sourires)*, puisque nous souhaitons nous aussi, par cet amendement, souligner le risque antisocial prégnant que comportent les ZFE.

Les plus fragiles sont les premières victimes de la pollution sans en être les principaux responsables ; Hubert Wulfranc l'a rappelé en s'appuyant sur un exemple des plus concrets. En France, les personnes vivant dans les quartiers pauvres et pollués ont cinq fois plus de risque de mourir que la moyenne lors d'un épisode de pollution, tout en payant quatre fois plus de taxe carbone en pourcentage de leurs revenus que les riches, qui émettent quarante fois plus de carbone qu'eux.

Les gilets jaunes ont exprimé une demande très claire de justice fiscale. Les ménages aux faibles revenus possèdent généralement des voitures plus anciennes et plus consommatrices de carburant, lequel pèse deux fois plus dans leur budget que dans celui des familles les plus aisées ; le pourcentage va en effet du simple au double. Un Français sur quatre, je le rappelle, dépense plus de 150 euros par mois pour aller travailler en voiture, et le transport représente 21 % des dépenses des ménages ruraux. Or les solutions alternatives sont rares, et souvent chères, quand elles existent.

Avec les ZFE, vous voudriez, premièrement, interdire la circulation des voitures les plus anciennes, principalement possédées par les plus fragiles de nos concitoyens, et donc, deuxièmement, priver ces derniers de l'accès aux centres-villes, au titre de la lutte contre la pollution de l'air. Nous ne contestons pas la nécessité de cette lutte, mais nous remarquons que ce sont eux qui en subissent les effets en premier, d'autant que – c'est le troisième point – vous n'offrez pas de solutions alternatives au tout-voiture. C'est la triple peine. Nous connaissons la double peine ; avec les ZFE, vous inventez la triple peine.

Comme Hubert Wulfranc, le groupe La France insoumise partage l'idée qu'il est nécessaire de lutter contre la pollution de l'air dans les grandes agglomérations et de réduire les impacts sanitaires et les injustices liées à cette pollution. C'est pourquoi il n'est pas cohérent de financer des rocadés ou des contournements à coup de centaines de millions d'euros pour demander finalement aux gens de laisser leur voiture chez eux, puisqu'ils ne pourront pas l'utiliser pour entrer en ville.

Avant de proposer l'instauration de ZFE, il est donc indispensable de proposer toutes les solutions alternatives possibles au tout-voiture, qu'il s'agisse de transports en commun là où il n'en existe pas, de la gratuité de ces transports dans les zones urbaines ou d'un maillage ferroviaire fin permettant de se rendre des territoires ruraux dans les bassins d'emplois. Il

n'est pas possible de mettre la charrue avant les bœufs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. – M. Hubert Wulfranc applaudit également.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je réponds au coup de gueule d'Hubert Wulfranc. Je suis un peu contrarié, en tant que député, d'être réduit au rôle de technicien. J'habite, à Givors, dans un quartier prioritaire de la politique de la ville ; je sais donc ce que sont les gens aux revenus modestes. La mise en place des ZFE ne se fait pas contre les gens : nous voulons lutter contre la pollution. Avec ce texte, nous proposons des solutions de mobilité du quotidien pour tout le monde, de lutter contre la pollution et de protéger un bien commun : l'air que nous respirons.

J'ai bien compris que notre souhait de lutter contre la pollution ne vous a pas convaincu,...

Mme Caroline Fiat. Ce n'est pas ce que nous avons dit !

M. Loïc Prud'homme. Nous ne contestons pas cela !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. ...mais tel est bien notre objectif, je vous le dis en toute sincérité.

Nous avons pris à cette fin de nombreuses mesures. Si nous ne proposons rien d'autre que l'instauration de ZFEM, je pourrais comprendre vos remarques, puisque, je le répète, j'habite dans un quartier prioritaire de la politique de la ville – j'insiste sur ce point, car il est important pour moi de rappeler d'où je parle.

Les primes à la conversion sont faites pour aider ; elles sont même doublées pour ceux qui ont les revenus les plus modestes.

Un député du groupe GDR. C'est insuffisant.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Vous pouvez juger que c'est insuffisant, elles n'en constituent pas moins une aide.

Le développement de transports en commun, qui seront en outre plus propres, le covoiturage, toutes les mesures que nous avons évoquées, tant au sein du titre III que dans l'ensemble du texte, visent à améliorer l'accès de tous à des solutions de mobilité plus propres et, si possible, plus actives.

L'instauration d'une ZFE – je vous invite à bien regarder de quoi il retourne – n'est pas celle d'un péage. Je suis, tout comme vous, totalement opposé à la notion de péage, parce que cela revient à se payer le loisir de polluer. Les ZFE visent, c'est vrai, à interdire aux véhicules immatriculés avant 1995 les zones les plus denses,...

Mme Caroline Fiat. Que fait-on quand il faut aller bosser ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. ...dans lesquelles leur impact peut être le plus important en termes non pas d'émissions mais de concentration. Sans faire un cours, je tiens à souligner qu'il y a une différence entre l'émission et la concentration : nous sommes soumis non pas aux émissions mais aux concentrations. L'objectif est de faire baisser la concentration moyenne à laquelle chacun d'entre nous est soumis.

Ces anciens véhicules sont heureusement de moins en moins nombreux. Lorsque Paris interdit les Crit'Air 5 et, bientôt, les Crit'Air 4, ou lorsque Grenoble s'attaque aux

véhicules utilitaires très anciens, le Gouvernement propose des mesures d'accompagnement, que Mme la ministre pourra rappeler.

M. Jean-Paul Lecoq. Et les 4x4 ? Et les Porsche Cayman ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. De plus, les ZFE seront instaurées de manière progressive : tous les deux ou trois ans, une certaine catégorie de véhicules, correspondant à un niveau de Crit'Air, sera interdite à la circulation, ce qui signifie que le dispositif ne sera pas totalement mis en place avant 2030, année qui correspond précisément à la réalisation de l'objectif, évoqué hier, de verdissement des flottes de l'État, des collectivités et des entreprises, ce qui permettra de constituer un parc de véhicules d'occasion à faibles émissions à des prix accessibles. Les ZFE entrent donc dans une logique, non pas d'exclusion des gens mais de lutte contre la pollution de l'air. C'est la raison pour laquelle je suis défavorable à ces amendements identiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le sujet étant sérieux, il serait bon d'éviter des présentations caricaturales, qui pourraient donner l'impression que l'examen de ce projet de loi commence à l'article 27. Je tiens donc à vous rappeler d'autres dispositions du texte, notamment un programme d'investissement de 13,4 milliards d'euros sur le quinquennat. De plus, les trois quarts des investissements de la décennie seront consacrés au ferroviaire. Nous investirons notamment 2,6 milliards d'euros, sur dix ans, pour multiplier par deux la capacité des réseaux de TER, afin d'éviter à nos concitoyens d'être coincés dans des bouchons lorsqu'ils se rendent à leur travail. Les transports en commun et les mobilités partagées et actives bénéficieront, quant à eux, de 1,6 milliard d'euros.

Vous faites, finalement, un procès d'intention aux agglomérations et aux villes qui s'engageront dans l'instauration de ZFE.

Mme Danièle Obono. C'est à vous, madame la ministre, que nous faisons un procès d'intention ! Nous ne vous faisons pas confiance !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les élus de Grenoble ou de Montpellier ont conscience qu'il convient de prendre en considération la diversité des citoyens et des quartiers dans la définition des ZFE. Nous pouvons faire confiance aux élus locaux pour trouver des dispositions progressives. Celles-ci pourront concerner d'abord la logistique du dernier kilomètre, enjeu souligné par M. le rapporteur, et être assorties, bien évidemment, d'un accompagnement des professionnels.

N'oublions pas non plus que le Gouvernement a mis en place des primes à la conversion afin d'inciter les Français, en les accompagnant, à acquérir des véhicules qui consomment moins, polluent moins et, en plus, pèsent moins sur le budget du ménage. Nous avons décidé de doubler non seulement la prime à la conversion pour les Français les plus modestes, mais aussi le nombre des familles qui seront accompagnées durant le quinquennat : il passera de 500 000 à 1 million. Il s'agit là d'un ensemble de mesures concrètes.

Si on ne débat que d'un alinéa, il est possible d'en faire une présentation caricaturale, qui n'est pas représentative du projet de loi.

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Nous n'avons pas cherché à donner l'impression que nous entamions l'examen du texte, ce soir, et à cette heure-ci.

Monsieur le rapporteur, je ne vous ai aucunement réduit à un technicien quelconque. En votre qualité de député à vocation nationale et de président du Conseil national de l'air, auquel vous avez fait référence, à juste titre, pour étayer vos propos, je vous invite à venir dans ma circonscription.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pourquoi pas ?

M. Hubert Wulfranc. Vérifiez la déclaration d'utilité publique publiée il y a six mois. Prenez connaissance des conclusions concernant le dépassement des normes au fameux rond-point des Vaches – occupé encore récemment par les gilets jaunes ; vous y serez d'ailleurs bien accueilli. Venez voir cette rive gauche particulièrement confrontée aux problèmes sanitaires, où vivent les populations de la chimie, de la métallurgie, de la papeterie, et où subsistent quelques cheminées, desquelles s'échappent encore des fumées, à la plus grande satisfaction des salariés qui y travaillent.

La création d'un contournement payant pour éviter le centre-ville rouennais, qui a certes besoin d'un désenclavement – car il est lui-même, comme je le disais hier, le pot de chambre de la Normandie –, entraînera l'encombrement du rond-point des Vaches par des centaines de poids lourds supplémentaires. Il ne fera que reporter, sur la rive gauche ouvrière, le trafic de poids lourds de l'ensemble de l'agglomération rouennaise, qui a explosé, et aggraver considérablement l'exposition à la pollution atmosphérique non seulement des actifs et des retraités, mais aussi des enfants, puisque l'école maternelle est à 500 mètres dudit rond-point des Vaches.

Je vous attends.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je viendrai !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Est-ce le fameux rond-point des Vaches que nous connaissons déjà ?

M. Hubert Wulfranc. C'est le même ! Il n'y aura pas de loup, si vous venez avec moi.

M. Guillaume Garot. Il n'y a que des vaches ! *(Sourires.)*

M. Hubert Wulfranc. Les vaches ont été brûlées, ce qui a produit un peu de fumée supplémentaire, mais cela fait partie des pertes et profits ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, il me serait agréable que nos arguments ne soient pas caricaturés, eux non plus. Ils sont recevables et étayés de façon plutôt cartésienne. Quant aux amendements déclarés irrecevables, monsieur Pradié, ils n'ont pas franchi les portes de cet hémicycle.

S'agissant de la prime à la conversion, je tiens à rappeler, monsieur le rapporteur, que c'est un leurre de faire croire que les plus modestes peuvent s'équiper en véhicules propres, étant donné leur prix. Les aides ne permettent pas de financer ces investissements importants.

M. Jean-Yves Bony. Il a raison !

M. Loïc Prud'homme. J'en viens à un point plus important encore : vous avez répliqué à plusieurs reprises, madame la ministre, en soulignant le caractère inédit des 13 milliards d'euros d'investissements dans le système ferroviaire. On fait ainsi un rattrapage, je vous l'accorde. En revanche, la politique menée relève de la schizophrénie car, dans le même temps, on investit massivement dans des contournements routiers et des rocades. On augmente ainsi le trafic de voitures dans les périphéries, et on ne résout pas le problème.

S'agissant des mobilités douces, l'investissement dans le vélo s'établit à 70 centimes par habitant et par an, contre 4 euros dans les pays les plus avancés en la matière. Je ne m'attends pas à ce qu'on atteigne tout de suite 4 euros, mais nous devrions au moins doubler l'effort actuel.

En outre, si vous partagez l'objectif d'améliorer la qualité de l'air et de développer les transports en commun, vous serez sans doute favorable à notre prochain amendement, qui prévoit la gratuité des transports en cas de pic de pollution. Il s'agit d'offrir une solution alternative aux gens qui n'ont pas et de réduire les concentrations de polluants les jours où elles sont les plus élevées. On verra si vous avez vraiment la volonté d'améliorer, pour tous, la qualité de l'air dans les centres-villes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

M. Jean-Paul Lecoq. Il faut aller jusqu'au bout de la logique !

(Les amendements identiques n° 2176, 2462 et 2581 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 2591.

Mme Caroline Fiat. Nous ne sommes pas contre les ZFE, mais nous aimerions qu'il existe des moyens suffisants, en complément, pour améliorer la qualité de l'air.

Madame la ministre, les membres de notre groupe sont présents depuis le début de l'examen du texte, même si nous nous relayons pour pouvoir rentrer dans nos circonscriptions, car nous sommes peu nombreux. Sous-entendre, comme vous l'avez fait, que nous ne commençons à nous inquiéter qu'à l'article 27 est très caricatural – je vous retourne le compliment !

Le présent amendement va dans le sens que vous souhaitez, monsieur le rapporteur : nous proposons la gratuité des transports en commun lors des pics de pollution, puisqu'il ne sera plus possible alors de prendre sa voiture. C'est un amendement de bon sens. Pour nous comme pour vous, la qualité de l'air est très importante.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les deux sujets peuvent être liés ou non : il faut en même temps des transports publics de qualité – c'est une évidence – et une préservation efficace de la qualité de l'air. Je précise que de nombreuses collectivités territoriales prennent d'ores et déjà l'initiative, en cas de pic de pollution, de rendre les transports publics collectifs gratuits. Par exemple, en mars dernier, les transports publics ont été rendus gratuits en Île-de-France, à l'occasion d'un pic de pollution.

En outre, l'exposé sommaire de votre amendement laisse penser que la ZFE ne serait mise en place qu'en cas de pic de pollution. Or les pics de pollution sont certes très graves,

mais que nous ne devons pas, je le rappelle, nous intéresser qu'à eux. Ce contre quoi il faut lutter, c'est la pollution moyenne constante.

M. Jean-Paul Lecoq. Demandez aux pharmaciens et aux médecins !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il ne faut pas agir qu'en cas de pic de pollution ; il faut s'attaquer à la pollution de fond.

Il n'en reste pas moins qu'en cas de pic de pollution pendant plusieurs heures, il faut agir. Les collectivités territoriales peuvent d'ores et déjà prendre l'initiative de rendre gratuits leurs transports publics. J'émet un avis défavorable sur cet amendement, car il est satisfait. Il n'apporterait rien, puisque les collectivités peuvent déjà prendre des mesures.

M. Jean-Paul Lecoq. Allez jusqu'au bout de la logique et rendez-les obligatoires !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Notre amendement porte effectivement sur les pics de pollution, parce qu'il faut bien prendre le taureau par les cornes pour avancer. Vous répondez que certaines communes prennent l'initiative de rendre les transports gratuits. Cela tombe bien : nous sommes en train d'examiner un projet de loi de portée nationale, et plutôt que de se satisfaire que certaines collectivités puissent prendre une telle mesure, nous demandons qu'elle soit obligatoire en cas de pic de pollution. Cela ferait une grande différence !

Vous avez vous-même admis que les ZFE n'étaient pas nécessairement une réponse aux pics de pollution. Or nous proposons que les transports soient gratuits dans ce cas, pour améliorer la qualité de l'air. Je ne comprends pas que votre avis soit défavorable, puisque vous répétez à l'envi, depuis le début de l'examen de l'article 27, que le seul objectif qui vous tient à cœur est l'amélioration de la qualité de l'air.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Je profite de l'absence momentanée de M. Wulfranc pour dire un mot. *(Sourires.)*

Monsieur le rapporteur, toutes les études témoignent d'un impact des pics de pollution sur la santé. Les études réalisées auprès des pharmaciens dans l'agglomération du Havre démontrent que, pendant les pics de pollution, davantage de médicaments sont vendus, notamment aux asthmatiques.

Dans cette agglomération, on a installé des systèmes d'alerte très efficaces, notamment grâce à la fibre optique : on recommande aux gens qui se trouvent, par exemple, dans les piscines et dans les gymnases de cesser leur activité physique. L'idéal serait de dire aux gens d'éviter les déplacements actifs et de prendre les transports en commun, parce qu'ils sont gratuits. Or figurez-vous que les élus locaux du Havre ont fait ce constat, mais n'ont pas pris cette décision, quel qu'ait été le maire – y compris celui qui est devenu Premier ministre –, alors que je défends cette idée depuis quinze ans. Aujourd'hui, puisque vous avez le souci de la santé publique et la volonté d'avancer, osez rendre cette mesure obligatoire !

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Je souhaite faire un bref rappel concernant la gratuité telle qu'elle est appliquée dans deux régions de France.

En Île-de-France, les transports publics étaient gratuits lors des pics de pollution, mais on a reculé, puisque, désormais, une tarification spéciale s'applique. Monsieur le rapporteur, il s'agit non pas de plusieurs heures, mais de plusieurs jours par an.

Dans l'agglomération lilloise, d'après ce que m'ont indiqué mes collègues qui y sont établis, la pollution de l'air est la cause de 1 700 décès par an. Là encore, ce n'est pas l'affaire de quelques heures, mais de plusieurs jours, plusieurs fois par an. La fréquence des épisodes contribue à expliquer la mortalité due à la qualité de l'air. Or le problème, c'est que la gratuité des transports s'applique après trois jours consécutifs de pic de pollution. En fait, cette condition a été posée pour éviter de pratiquer la gratuité, car il est assez rare que les pics durent plus de trois jours.

Si vous voulez réellement aller plus loin, monsieur le rapporteur, nous pouvons discuter : nous pouvons proposer, par exemple, que les transports publics soient gratuits à partir du troisième jour de pic de pollution, consécutif ou non, à compter du 1^{er} janvier de l'année. L'idéal serait qu'ils soient gratuits dès le premier jour, quelle que soit la durée du pic de pollution. Nous nous en porterions tous mieux. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

(L'amendement n° 2591 n'est pas adopté.)

M. Jean-Paul Lecoq. Vous n'êtes pas favorable à la gratuité, madame la présidente de la commission du développement durable ?

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Cela n'a rien à voir !

M. Jean-Paul Lecoq. Fut un temps, nous étions d'accord sur ces questions...

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 115 et 416, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 115.

M. Martial Saddier. Tous les travaux scientifiques ont prouvé que la pollution de fond causait davantage de problèmes de santé publique que les pics de pollution.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est ce que je viens de dire !

M. Martial Saddier. On peut regretter les pics de pollution, mais il importe de s'attaquer à la pollution présente en permanence et à un certain niveau dans une zone géographique donnée.

Mon amendement est similaire à celui que j'ai défendu ce matin en commission sur un autre texte, et qui a été adopté – je remercie mes collègues. Il tend à promouvoir, dans les zones qui disposent d'un PPA, toutes les technologies et les énergies qui permettant de s'attaquer à la pollution de fond, qui est, je le répète, la vraie source de nuisance pour la santé publique.

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour soutenir l'amendement n° 416.

Mme Emmanuelle Anthoine. De même que le précédent, il vise à promouvoir ces énergies et technologies alternatives, afin qu'elles contribuent en profondeur à la transition énergétique en matière de mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La mise en œuvre des ZFE sera progressive, comme on le voit déjà à Strasbourg, Grenoble ou Paris, ou même à l'échelle de la métropole du Grand Paris, qui est en train de réfléchir à la sienne. Il est ainsi prévu d'éliminer d'abord les véhicules dépourvus de vignette Crit'Air, puis les véhicules classés Crit'Air 5, les Crit'Air 4, et ainsi de suite. L'élimination des Crit'Air 1 n'interviendra pas avant la fin des années 2020 ou le début des années 2030.

Or les énergies que vous évoquez et les véhicules qui les utilisent sont classés dans la catégorie Crit'Air 1. Il s'agit de véhicules à faibles émissions – et non pas à très faibles émissions, vous le savez aussi bien que moi – qui seront autorisés à circuler dans les ZFE pendant au moins la prochaine décennie. Dans la ZFE de Paris, qui est l'une des plus avancées, les véhicules classés Crit'Air 1 auront la possibilité de circuler jusqu'à 2030.

Les vingt-trois agglomérations engagées dans des réflexions pour mettre en place des ZFE proposeront toutes, je le pense, une certaine progressivité. C'est notamment le cas de Grenoble et de Strasbourg. La précision que vous proposez n'apporterait rien de particulier dans les dix ans qui viennent. Les amendement étant satisfaits, je vous invite à les retirer.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Retirez-vous votre amendement, monsieur Saddier ?

M. Martial Saddier. Je le retire, en soulignant qu'il a pour objet, comme certains amendements examinés ce matin en commission, d'offrir des possibilités, en face de chaque obligation, compte tenu des incidences pour les territoires concernés.

Pour avoir été l'un des premiers à soutenir l'élaboration d'un PPA de nouvelle génération à la suite du Grenelle de l'environnement, je sais que ce dispositif fonctionne quand on offre aux populations et aux acteurs socioprofessionnels, en face d'une obligation, des solutions, des possibilités nouvelles et des expérimentations. Pour que cela marche, ce doit être donnant-donnant. Tel était l'objet de ces amendements.

(L'amendement n° 115 est retiré.)

Mme la présidente. Madame Anthoine, retirez-vous également votre amendement ?

Mme Emmanuelle Anthoine. Oui, madame la présidente.

(L'amendement n° 416 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 2234 qui fait l'objet de deux sous-amendements, n° 3589 et 3588.

L'amendement n° 2234 de Mme Claire Pitollat est défendu.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir les sous-amendements n° 3589 et 3588, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis heureux que cet amendement ait été défendu, car c'est, comme je l'indiquais tout à l'heure, celui que je propose d'adopter pour préciser le cadre en faveur des publics les plus sensibles. Je n'y reviens pas dans le détail.

L'amendement n° 2234 est intéressant, mais incomplet. Le sous-amendement n° 3589 vise à préciser que les solutions à mettre en œuvre pour les publics sensibles seront prévues dans le plan d'action, plutôt que de faire l'objet d'une analyse figurant dans le plan d'action.

Le sous-amendement n° 3588 tend à cibler non pas « un public sensible », mais « les publics les plus sensibles », afin, comme je le disais tout à l'heure, de n'oublier personne, qu'il s'agisse des enfants, des personnes âgées, des asthmatiques ou des personnes qui font beaucoup de sport et ont donc une ventilation importante.

J'émet donc un avis favorable sur l'amendement n° 2234, sous réserve de l'adoption de ces deux sous-amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cela rejoint des préoccupations qui ont été exprimées quant à la nécessité de mener des actions particulières en direction des publics sensibles. J'émet donc un avis favorable, sous réserve de l'adoption des deux sous-amendements.

(Les sous-amendements n° 3589 et 3588, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

(L'amendement n° 2234, sous-amendé, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 64 et 1660.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 64.

M. Vincent Descoeur. Il vise à s'assurer que la mise en place de la ZFE intègre la nécessité de déplacement des professionnels dans l'exercice de leur activité. Il s'agit, à cet effet, de prévoir une concertation qui associerait leurs représentants.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour soutenir l'amendement n° 1660.

Mme Danielle Brulebois. L'article 27 prévoit que les EPCI à fiscalité propre de plus de 100 000 habitants ou couverts par un PPA devront prévoir un plan d'action pour atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques et respecter, dans les plus courts délais et au plus tard en 2025, les normes de qualité de l'air.

Ce plan d'action devra comporter une étude sur la mise en place d'une ZFE, ainsi que l'étude de mesures visant à privilégier la circulation des véhicules à moteur « zéro émission » à partir de 2025.

Lors de la création de ces ZFE, il est nécessaire que l'État et les collectivités territoriales prennent en compte les nécessités de déplacement des professionnels dans l'exercice de leur activité, comme les artisans du bâtiment ou les professionnels

de santé, ainsi que de leurs contraintes techniques et économiques, dans le cadre d'une concertation associant leurs représentants.

Le constat dressé aujourd'hui montre que les zones à circulation restreinte se mettent en place sans que les pouvoirs publics aient suffisamment réfléchi aux incidences de ces zones et de leur organisation sur les entreprises de proximité. Ces professionnels sont parfaitement conscients des enjeux en matière de santé publique et de qualité de l'air. Il semble nécessaire que les enjeux économiques des entreprises de proximité qui seront touchées soient bien pris en compte.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons commencé à évoquer cette question en commission, et je comprends l'intention. La proposition formulée paraît toutefois un peu excessive, car elle est uniforme et un peu rigide.

Il faut vraiment faire confiance aux collectivités qui sont en train de s'engager dans la mise en place d'une ZFE. De toute évidence, elles consulteront à la fois les professionnels, les riverains et les personnes les moins favorisées. Il ne s'agit pas, en effet, de faire les ZFE contre les gens, mais contre notre ennemi commun : la pollution de l'air.

Au Conseil national de l'air, que je préside depuis quelques mois, j'ai souhaité créer un groupe de travail sur les actions des collectivités. Je demanderai, dans le cadre de ce groupe de travail, un retour d'expérience de la part des vingt-trois premières agglomérations qui se lancent dans la mise en place d'une ZFE, qui sera officiellement présenté au Conseil national de l'air. Il servira éventuellement à élaborer une sorte de guide des bonnes pratiques, à l'intention des autres collectivités.

Ces amendements me semblent trop rigides. Je demande donc leur retrait, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le code général des collectivités territoriales, notamment en son article L. 2213-4-1, prévoit des procédures de consultation et de concertation obligatoires. Il est notamment prévu d'associer les acteurs économiques aux réflexions concernant les ZFE comme à l'ensemble des dossiers ayant une incidence importante.

Je pense moi aussi qu'il faut faire confiance aux collectivités, qui associent spontanément les professionnels les plus concernés, les différents publics et les populations fragiles que nous avons évoquées, ainsi que les associations de protection de l'environnement.

Ces amendements me semblent satisfaits. Je suggère leur retrait.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Descoeur ?

M. Vincent Descoeur. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Et vous, madame Brulebois ?

Mme Danielle Brulebois. Je le retire, compte tenu de l'engagement pris par M. le rapporteur de constituer un groupe de travail pour accompagner les collectivités et suivre l'évolution des ZFE.

(L'amendement n° 1660 est retiré.)

(L'amendement n° 64 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 3142 et 3143 de M. Jean-Luc Fugit sont de coordination.

(Les amendements n°s 3142 et 3143, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3058.

Mme Monica Michel. Une ZFE métropolitaine est en cours de création sous l'impulsion de la métropole du Grand Paris. À cette fin, le maire de chacune des quatre-vingts communes incluses dans le périmètre de la ZFE doit édicter un arrêté concordant pour son territoire communal.

L'amendement a pour objet de transférer de plein droit le pouvoir de police de la circulation des maires, mais uniquement en ce qui concerne les restrictions de circulation dans la ZFE. Les maires conserveraient intacts leurs pouvoirs de police de circulation sur tous les autres aspects.

Cette modification permettrait, sans sacrifier le contenu des études ni la procédure de concertation prévue par les textes, de créer cette ZFE dans un délai bref, compatible avec les exigences de santé publique et les échéances européennes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement aboutirait à scinder la compétence en matière de police de la circulation entre les communes et la métropole. Or cette compétence ne peut pas être scindée entre deux autorités. J'émetts donc un avis défavorable. Du reste, la répartition actuelle des compétences n'empêche pas de créer une ZFE.

(L'amendement n° 3058, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 3144 et 3145 de M. Jean-Luc Fugit sont rédactionnels.

(Les amendements n°s 3144 et 3145, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

(L'article 27, amendé, est adopté.)

Après l'article 27

Mme la présidente. Nous en venons à des amendements portant article additionnel après l'article 27.

Je suis saisie de cinq amendements, n°s 1334, 648, 1110, 1242 et 3454, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 648, 1110, 1242 et 3454 sont identiques.

La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour soutenir l'amendement n° 1334.

Mme Emmanuelle Anthoine. Partant du constat qu'il existe une discordance entre, d'un côté, le bonus-malus écologique fondé sur les émissions de dioxyde de carbone et, de l'autre, les restrictions de circulation des vignettes Crit'Air, qui se réfèrent à l'émission d'autres polluants que le dioxyde de carbone, cet amendement tend à ajouter le dioxyde de carbone à la liste des polluants pris en compte pour l'attribution des certificats de qualité de l'air. Cela permettra d'améliorer la prise en compte des émissions de polluants et, en conséquence, la protection de l'environnement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 648.

Je dois vous informer qu'il ne reste plus aux députés non inscrits qu'un temps de parole de trente-huit secondes.

Mme Emmanuelle Ménard. L'amendement est donc défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Je suis désolée de cette censure réglementaire.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est une atteinte aux droits de l'homme!

Mme la présidente. L'amendement n° 1110 de M. Fabien Di Filippo est défendu.

La parole est à M. Vincent Rolland, pour soutenir l'amendement n° 1242.

M. Vincent Rolland. Les certificats se fondent actuellement sur la date d'immatriculation du véhicule ainsi que sur les normes Euro, critères qui ne prennent pas en compte les émissions de CO₂, pourtant cause majeure de pollution. Le présent amendement vise donc à améliorer la lisibilité des dispositifs mis en place à l'encontre des véhicules les plus polluants et, au-delà, à s'inscrire dans la continuité de l'un des objectifs du projet de loi : la préservation de l'environnement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3454.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de régler un problème de discordance entre, d'un côté, le bonus-malus écologique, fondé sur les émissions de CO₂, et, de l'autre, les restrictions de circulation de la vignette Crit'Air, qui se réfèrent à l'émission d'autres polluants que le CO₂. Ainsi, certains véhicules bien classés selon Crit'Air sont pourtant mal classés au regard de leurs émissions de CO₂. Ajouter le CO₂ à la liste des polluants sur laquelle repose l'attribution de la vignette Crit'Air permettrait donc d'améliorer la prise en compte des émissions de polluants.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur cette série d'amendements?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il existe une réglementation européenne applicable au CO₂. La vignette Crit'Air se fonde uniquement sur les polluants de proximité. Or le CO₂ n'est pas un polluant de proximité : il a un impact non sur la santé mais sur le changement climatique. Adopter ces amendements constituerait donc une aberration. Pour prendre un exemple très important pour nos agriculteurs, les véhicules fonctionnant au gaz, notamment au biogaz – je pense à nos agriculteurs –, sont classés en Crit'Air 1. Si l'on tenait compte du CO₂, ils seraient déclassés, ce qui serait un peu ballot, si vous me permettez l'expression.

M. Jean-Paul Lecoq. Ce n'est pas vrai!

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Par ailleurs, imaginons que l'on retienne le CO₂ en plus des NOx et des particules dans l'établissement des vignettes Crit'Air. Nous nous heurterions alors à un vrai problème scientifique : quel poids relatif donner aux différents polluants? Quel est celui des trois qui occuperait une place prépondérante dans la combinaison linéaire permettant de définir la vignette Crit'Air?

Il s'agit de deux choses totalement différentes : le CO₂ est une molécule stable dont l'impact est global, parce qu'elle a une durée de vie de 100 ans, alors que les polluants de proximité sont des substances réactionnelles, ayant un effet direct sur la santé. C'est précisément pour cette raison qu'ils ont été séparés. Il n'y a pas d'antagonisme : pour avoir une aide à la décision claire et nette, il faut d'un côté le bonus-malus pour le CO₂ et, de l'autre, les vignettes Crit'Air pour les polluants de proximité. Si l'on mélangeait le tout,...

M. Bertrand Pancher. Tout à fait! Ce serait très dangereux!

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. ...cela aboutirait à un non-sens scientifique : nous ne pourrions pas nous y retrouver et, finalement, les véhicules bien classés seraient ceux dont on ne veut pas.

Faites-moi confiance et retirez ces amendements! (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Bruno Studer. Brillant!

M. Bruno Millienne, rapporteur. Oui! Bravo! Brillante démonstration!

(*L'amendement n° 1334, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

(*Les amendements identiques n° 648, 1110, 1242 et 3454, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n° 1109, 1222, 1233, 3453 et 1241, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 1109, 1222, 1233 et 3453 sont identiques.

La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour soutenir l'amendement n° 1109.

Mme Emmanuelle Anthoine. Cet amendement, dont le premier signataire est notre collègue Fabien Di Filippo, a pour objet de prévoir : « Tout vendeur d'un véhicule éligible à un certificat qualité de l'air doit afficher distinctement le numéro de certificat qualité de l'air associé au véhicule, le cas échéant, à côté de l'information détaillant le bonus-malus écologique. » Il vise donc à améliorer grandement l'information du consommateur lors de l'achat d'un bien très coûteux et présenterait ainsi l'avantage de mieux faire connaître le dispositif Crit'Air.

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 1222.

Mme Emmanuelle Ménard. Malgré toutes les explications scientifiques de M. le rapporteur, le bonus-malus financier repose sur les émissions de CO₂, alors que les restrictions de circulation dans les zones à faibles émissions reposent sur les émissions d'autres molécules. Dans un souci de transparence, de clarté et d'accès à l'information, il me semble justifié que

le vendeur d'un véhicule soit désormais obligé d'afficher distinctement le numéro de certificat de qualité de l'air associé au véhicule, fondé notamment sur le niveau d'émission de particules fines, à côté de l'information détaillant le bonus-malus écologique, fondé, quant à lui, sur le niveau d'émission de CO₂.

Mme la présidente. La parole est à Mme Émilie Bonnavard, pour soutenir l'amendement n° 1233.

Mme Émilie Bonnavard. Pour compléter les explications de mes collègues, je veux souligner l'incohérence entre les critères : certains véhicules bien classés selon Crit'Air sont très mal classés au regard du malus écologique ; à l'inverse, certains véhicules dont les émissions de CO₂ sont plus faibles sont mal classés en ce qui concerne la vignette Crit'Air. L'objet de cet amendement, dont le premier signataire est mon collègue Brun, est de mieux informer le consommateur, au moment de l'achat du véhicule, sur les conséquences de son achat.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3453.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le rapporteur, vous ne pouvez pas affirmer, comme vous venez de le faire, que le CO₂ n'aurait aucun impact sur la santé.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce n'est pas ce que j'ai dit !

M. Jean-Marie Sermier. Vous avez déclaré que les véhicules étaient classés en fonction de la pollution liée au rejet de particules et de microparticules, et qu'il serait problématique d'y ajouter le CO₂. Je pense au contraire que cela permettrait de fournir une information plus saine, plus sereine et plus compréhensible à l'ensemble des utilisateurs d'automobiles.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Rolland, pour soutenir l'amendement n° 1241.

M. Vincent Rolland. Il a pour but d'imposer aux vendeurs une transparence totale concernant les informations relatives au bilan environnemental d'un véhicule. Il vise donc autant à protéger l'environnement qu'à avertir l'acheteur des caractéristiques essentielles de son acquisition.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur cette série d'amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne veux pas donner l'impression d'insister mais l'affichage de la vignette Crit'Air a été introduit par la commission, à l'article 26 bis.

M. Vincent Descoeur. Cela m'avait échappé !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. M. Descoeur a eu l'honnêteté de le reconnaître tout à l'heure.

Le texte de la commission vous donne donc satisfaction concernant l'affichage de la vignette Crit'Air.

En outre, vous souhaitez que cela soit affiché, le cas échéant, à côté de l'information relative au bonus-malus écologique. Or c'est exactement ce qui est prévu : l'affichage du bonus-malus en concession existe déjà, et vous le savez très bien.

Par ailleurs, la vignette Crit'Air concerne les polluants de proximité. Je maintiens que le CO₂ et les polluants de proximité n'ont pas le même impact : le CO₂ n'a pas un impact direct sur la santé, parce que c'est une molécule particulièrement stable, contrairement aux polluants de proximité

comme les oxydes d'azote et les particules fines. Voilà ce que j'ai voulu dire, monsieur Sermier ; ne déformez surtout pas mes propos.

M. Jean-Marie Sermier. Cela fait quatre fois que vous nous répétez la même chose !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'essaie simplement d'expliquer pourquoi nous avons déjà repoussé ce type d'amendements tout à l'heure : d'une part, ils sont satisfaits par le texte de la commission et, d'autre part, l'information sur le bonus-malus est déjà affichée en concession. Je vous propose donc de retirer ces amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(Les amendements identiques n°s 1109, 1222, 1233 et 3453, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 1241, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Élisabeth Toutut-Picard, pour soutenir l'amendement n° 1812.

Mme Élisabeth Toutut-Picard. Il a pour but de rendre obligatoire la réalisation de « cartes stratégiques air » par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Ces cartes, je le rappelle, étaient déjà prévues dans le 3^e plan national santé environnement, qui arrive à échéance cette année ; or elles n'ont toujours pas été réalisées. Il serait tout de même logique qu'elles soient établies avant les plans d'action.

Cette mesure devrait permettre de garantir l'établissement d'un diagnostic fiable, prenant en compte l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, préalablement aux réponses qui seront apportées. Ces cartes doivent également permettre d'identifier les établissements recevant des publics particulièrement sensibles à la pollution extérieure – les ERPS, dont nous avons parlé tout à l'heure –, qui sont concernés par les dépassements des normes européennes et nationales relatives à la qualité de l'air extérieur.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Lors de l'examen de l'article 27 en commission, nous avons adopté un amendement, que j'avais déposé, visant à rendre obligatoire la consultation des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air lors de la préparation d'un plan d'action.

Ces associations peuvent établir des cartes stratégiques mais elles disposent également d'autres outils de modélisation. Nous n'allons pas définir dans la loi quels types d'outils elles peuvent utiliser, pour deux raisons. D'abord, tout simplement, ceux-ci évoluent dans le temps. Ensuite, cela supposerait que l'on dispose du même cadre partout, ce qui n'est pas le cas, la méthodologie des cartes stratégiques air n'étant pas harmonisée à ce jour, nous en avons parlé tout à l'heure ; une convergence doit être assurée pour établir une méthodologie nationale.

La loi disposera que le plan d'action s'appuie obligatoirement sur les AASQA, ce qui répond largement à votre souhait. Elles utilisent différents outils, dont les cartes stratégiques air ; il ne faut donc pas inscrire ces dernières dans la loi. En espérant avoir été assez clair, je vous propose de retirer votre amendement ; sinon l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Élisabeth Toutut-Picard.

Mme Élisabeth Toutut-Picard. Les cartes stratégiques air sont les meilleurs outils pour les AASQA puisqu'il s'agit d'une cartographie de concentration de la pollution. Je ne vois pas en quoi l'indiquer dans la loi irait à l'encontre de l'organisation des AASQA ; ce serait au contraire leur donner un objectif qualitatif d'organisation de leur travail.

(L'amendement n° 1812 n'est pas adopté.)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures trente, est reprise à vingt-trois heures quarante.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Rappel au règlement

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour un rappel au règlement.

M. Jean-Marie Sermier. Ce rappel au règlement se fonde sur l'article 58, alinéa 1^{er}, relatif à l'organisation de nos débats.

Force est de constater que l'examen de ce texte technique exige une certaine concentration et qu'au train où vont les débats, on peut s'inquiéter du moment où nous pourrions les terminer. Il est vrai que nous travaillons selon le temps législatif programmé : le problème, c'est que la ministre et le rapporteur ont, pour leur part, autant de temps qu'ils veulent pour répondre. Si je dois reconnaître, madame la ministre, que vous n'en abusez pas, il semble que ce ne soit pas le cas du rapporteur...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est vraiment petit !

M. Jean-Marie Sermier. J'aimerais donc savoir si la conférence des présidents prévoit d'ouvrir des séances samedi.

Mme la présidente. Je ne suis pas en mesure de vous répondre, car seule la conférence des présidents peut décider d'ouvrir une séance supplémentaire. Nous verrons comment la discussion évoluera dans les heures qui viennent !

M. Loïc Prud'homme. Et dimanche !

Article 28

Mme la présidente. L'amendement n° 2598 de M. François Ruffin, qui tend à supprimer l'article 28, est défendu.

(L'amendement n° 2598, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 3278 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 3278, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 985.

M. Michel Castellani. Il s'agit toujours de la question de l'exposition du public. À la suite de ce que notre collègue Pancher a déjà proposé, l'amendement vise à ce que le taux de concentration que les établissements recevant des publics sensibles sont tenus de respecter soit abaissé, d'ici à 2025, en deçà des seuils de pollution de l'air fixés par l'OMS. Cet amendement, on l'aura compris, vise à optimiser les bénéfices attendus de la mise en place d'une zone à faibles émissions, en exigeant des collectivités responsables qu'elles s'assurent que cette zone permet de réduire l'exposition des établissements recevant des publics sensibles à la pollution de l'air.

Je ne vous ferai pas perdre votre temps en vous expliquant que l'air pollué est nocif, responsable d'un certain nombre de décès et de problèmes de santé. Il s'agit de participer à l'amélioration de la qualité de l'air par la mise en place de zones à faibles émissions, en réduisant l'exposition des établissements recevant des publics sensibles.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà débattu de tous ces sujets lors de l'examen de l'article 27, notamment en débattant de l'amendement n° 2234. Mme la ministre, qui bénéficie aux yeux de M. Sermier de plus de temps de parole que moi, complètera peut-être mon propos... Pour ce qui me concerne, j'émetts un avis défavorable. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

Mme Caroline Fiat. Oh ! Il est vexé !

(L'amendement n° 985, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 3146 de M. Jean-Luc Fugit, rédactionnel, est défendu.

(L'amendement n° 3146, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n° 2079.

M. Pacôme Rupin. Avec plus de 15 millions de déplacements quotidiens en voiture, le réseau routier d'Île-de-France est l'un des plus saturés d'Europe. Dans le millefeuille territorial, les compétences relatives à la circulation automobile sont éclatées, alors que celles qui concernent le transport en commun sont très bien intégrées, avec Île-de-France Mobilités. Je crois que nous devons maintenant donner plus de poids à cette structure en matière de circulation automobile, afin d'éviter qu'une collectivité ne prenne une décision, sur un axe important de la circulation, qui aurait un impact pour l'ensemble des Franciliens. Je défends donc une vision plus intégratrice de toutes les mobilités en faveur de la région, notamment en ce qui concerne la circulation automobile.

En l'occurrence, je propose que la compétence pour créer une zone à faibles émissions puisse être exercée par IDFM, puisqu'une telle décision concernera les habitants de la zone mais aussi ceux qui y travaillent ou qui y transitent. Il conviendra donc de privilégier l'intermodalité avec les transports publics et d'accompagner la transition du parc des Franciliens, ce qui ne peut se faire qu'en prenant en

compte les impacts pour toute la population francilienne. D'où ma proposition : qu'Île-de-France Mobilités se charge de cette compétence.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà discuté de la question avec des amendements identiques à l'article 27 : mon avis reste défavorable.

(L'amendement n° 2079, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n° 958, 993, 1586, 2031, 2817, 3448, 7, 147 et 411, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 958, 993, 1586, 2031, 2817 et 3448 sont identiques, de même que les amendements n° 7 et 147.

La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 958.

M. Jean-Yves Bony. Il vise à associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation préalable à la création d'une zone à faibles émissions et aux limitations de circulation qui y sont appliquées.

Mme la présidente. L'amendement n° 993 de M. Bertrand Pancher est défendu.

La parole est à M. Thibault Bazin, pour soutenir l'amendement n° 1586.

M. Thibault Bazin. En complément des propos de mon talentueux collègue Bony : il s'agit de fixer un calendrier des interdictions de circulation dans les ZFE pour une durée minimum de trois ans, de manière à donner visibilité et prévisibilité aux TPE et PME – les très petites, petites et moyennes entreprises.

Tout à l'heure, si je l'ai bien compris, votre Premier ministre a dit qu'il avait entendu le message : la transition écologique doit être progressive. Dès lors, il convient d'adopter cet amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 2031 de M. Gilles Lurton est défendu.

La parole est à M. Bruno Fuchs, pour soutenir l'amendement n° 2817.

M. Bruno Fuchs. Il est identique. Il s'agit de s'engager très vite dans la transition écologique et climatique mais également de permettre aux acteurs économiques de s'adapter, avec un échéancier prévisionnel de trois ans. Il me semble assez raisonnable de permettre aux PME, TPE et artisans de pouvoir ainsi s'adapter et anticiper.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3448.

M. Jean-Marie Sermier. Mon collègue Thibault Bazin a excellentement défendu son amendement identique.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 7.

M. Vincent Descoeur. L'idée est la même, en rappelant toutefois que l'intérêt d'un tel calendrier est de permettre une programmation des investissements indispensables pour renouveler les véhicules.

Mme la présidente. Les amendements n° 147 de M. Éric Pauget et 411 de Mme Marine Brenier sont défendus.

Quel est l'avis de la commission sur cette série d'amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. De fait, l'installation des ZFE sera très progressive – j'ai évoqué tout à l'heure le calendrier pour Paris, lequel s'étend jusqu'à 2030. Ces amendements sont donc largement satisfaits et il est inutile d'apporter de telles précisions dans la loi. L'avis est défavorable sur tous ces amendements.

(Les amendements identiques n° 958, 993, 1586, 2031, 2817 et 3448, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n° 7 et 147, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 411, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 1428.

Mme Laurianne Rossi. Il est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Demande de retrait ; sinon, avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Le maintenez-vous, madame Rossi ?

Mme Laurianne Rossi. Oui.

(L'amendement n° 1428 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n° 984 de M. Bertrand Pancher et 2233 de Mme Claire Pittolat, qui peuvent être soumis à une discussion commune, sont défendus.

Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ils sont satisfaits par l'amendement n° 2234 sous-amendé, adopté à l'article 27. L'avis est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme Laurianne Rossi. Je retire le n° 2233.

(L'amendement n° 2233 est retiré.)

(L'amendement n° 984 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 1429.

Mme Laurianne Rossi. Il est défendu.

(L'amendement n° 1429, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 1191, 2218, 65, 8, 116, 145, 965, 995, 1587, 2818 et 3449, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 1191 et 2218 sont identiques, de même que les amendements n^{os} 8, 116, 145, 965, 995, 1587, 2818 et 3449.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n^o 1191.

M. Gilles Lurton. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n^o 2218.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 65.

M. Vincent Descoeur. J'ai déjà eu l'occasion de le défendre.

Mme la présidente. Je vous redonne la parole, monsieur Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 8.

M. Vincent Descoeur. Après l'alinéa 11, il convient d'ajouter les mots : « organisations professionnelles du secteur des transports ».

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n^o 116.

Mme Valérie Lacroute. Il est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n^o 145, dont je suis cosignataire, est défendu.

La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n^o 965.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n^o 995.

M. Michel Castellani. Cet amendement de notre collègue Pancher, qui concerne la transformation des zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions mobilité d'ici à fin 2020, est identique.

Mme la présidente. La parole est à M. Thibault Bazin, pour soutenir l'amendement n^o 1587.

M. Thibault Bazin. Je profite de votre présence, madame la ministre, pour clarifier les annonces concernant le projet de loi de finances. La fiscalité écologique étant liée à la mobilité, quelles mesures seront prises pour les véhicules des professionnels ? Des mesures contraignantes susceptibles de les pénaliser financièrement seront-elles prises, étant entendu que différentes niches seront supprimées ? Si oui, ces mesures seront-elles progressives ? (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Charles Colas-Roy. Vous vous croyez aux questions aux Gouvernement ?

Mme la présidente. On ne s'interpelle pas d'un banc à l'autre !

M. Thibault Bazin. Merci, madame la présidente !

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Fuchs, pour soutenir l'amendement n^o 2818.

M. Bruno Fuchs. Il m'a semblé logique de soutenir la demande des organisations professionnelles d'être impliquées dans les discussions. Cet amendement précise simplement ce point.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 3449.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement s'inscrit dans la lignée de ceux qui viennent d'être défendus.

M. Jean-Marc Zulesi. Il est même identique.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur cette série d'amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je serai un peu plus rapide car nous avons déjà discuté de la question à l'article 27. Des avis défavorables ont alors été émis car il faut faire confiance aux collectivités. On n'imagine pas une seule seconde qu'une collectivité installant une ZFE ne consulte pas les différents partenaires, que ce soit les professionnels de la logistique, les riverains ou les autres personnes concernées. L'avis est défavorable sur l'ensemble de ces amendements pratiquement identiques.

(Les amendements identiques n^{os} 1191 et 2218, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 65, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 8, 116, 145, 965, 995, 1587, 2818 et 3449, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n^o 2463.

M. Hubert Wulfranc. Il est défendu.

(L'amendement n^o 2463, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n^o 1430.

Mme Laurianne Rossi. Il est défendu.

(L'amendement n^o 1430, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 422 et 721.

La parole est à Mme Émilie Bonnivard, pour soutenir l'amendement n^o 422.

Mme Émilie Bonnivard. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n^o 721.

M. Stéphane Demilly. En France, les mesures de la pollution de l'air sont effectuées par des associations de surveillance agréées par le ministère de la transition écologique et solidaire : il y en a une quarantaine sur tout le territoire, au moins une par région. Les mesures effectuées par des capteurs

fixes ou mobiles permettent d'estimer la présence de nombreux polluants : dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, ozone, plomb, particules, monoxyde de carbone, etc.

Dans le cadre du déploiement des ZFE, le présent amendement propose de densifier le maillage des capteurs de pollution afin de pouvoir mieux identifier les zones les plus exposées à la pollution mais aussi de mieux mesurer les impacts de la ZFE sur les niveaux de pollution.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je m'étais déjà prononcé sur ces amendements en commission. Mon avis est d'autant plus défavorable qu'ils remettent en cause le travail remarquable des AASQA, qui nous est envié à l'étranger, ce que je déplore.

M. Jean-Marc Zulesi. Exactement !

(Les amendements identiques n° 422 et 721, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour soutenir l'amendement n° 1101.

Mme Emmanuelle Anthoine. L'alinéa 24 prévoit que, dans les zones à faibles émissions, on ne contrôle chaque jour pas plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant. Ce taux est trop faible pour que l'action soit réellement efficace. C'est pourquoi l'amendement de notre collègue Di Filippo vise à permettre un contrôle quotidien de 30 % des véhicules circulant dans les ZFE.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai fait voter, en commission, l'assouplissement de ces contrôles, à la lumière d'un exemple concret. Face à un véhicule immatriculé en 1998, on ne sait pas d'emblée s'il roule à l'essence ou au diesel : si c'est un véhicule essence, il correspond au niveau Crit'Air 3 ; si c'est un véhicule diesel, au niveau Crit'Air 5. Dans une ZFE qui interdit les Crit'Air 5, il faut pouvoir faire le distinguo.

En outre, il ne s'agit pas de photographier 15 % des véhicules mais 15 % de ceux sur lesquels on a un doute. Cela signifie qu'au moins 80 % d'entre eux ne seront pas photographiés et ne seront donc pas inscrits au fichier.

J'ai répondu très brièvement. Si je ne suis pas très clair, veuillez m'en excuser ; je me tiens à votre disposition pour de plus amples explications.

M. Jean-Yves Bony. C'est très clair !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Quoi qu'il en soit, l'avis est défavorable.

(L'amendement n° 1101, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n° 156, 714, 1232 et 1108, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 156, 714 et 1232 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 156.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 714.

M. Stéphane Demilly. Il vise à conserver au certificat qualité de l'air – Crit'Air – sa raison d'être, à savoir la préservation de la qualité de l'air, et vise à empêcher qu'il serve à sanctionner d'autres infractions, sans lien avec cet objectif, qui pourraient être commises par les automobilistes concernés.

Mme la présidente. La parole est à Mme Émilie Bonnard, pour soutenir l'amendement n° 1232.

Mme Émilie Bonnard. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour soutenir l'amendement n° 1108.

Mme Emmanuelle Anthoine. Il est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces quatre amendements en discussion commune ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Demande de retrait ; sinon avis défavorable.

(Les amendements identiques n° 156, 714 et 1232, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 1108, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Thibault Bazin, pour soutenir l'amendement n° 1557.

M. Thibault Bazin. Je reprends à mon compte cet amendement que vous avez déjà entendu défendre au Sénat par Jean-François Husson, madame la ministre. Notre collègue a expertisé le dispositif que vous voulez instaurer, en particulier en ce qui concerne le vidéocontrôle, et en a conclu qu'il se révèle trop lourd. L'arrêté qui en autorise l'installation ne peut en effet être délivré qu'à certaines conditions strictes qui limitent l'efficacité du dispositif. C'est pourquoi nous proposons la suppression des alinéas 31 à 37.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je serai très bref. Il est défavorable, à moins que vous ne retiriez votre amendement, monsieur Bazin. En effet, les alinéas que vous souhaitez supprimer ne correspondent pas à l'exposé sommaire de votre amendement : son adoption irait à l'encontre de votre intention. *(Rires.)*

(L'amendement n° 1557, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2712.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement partage le dessein de permettre aux collectivités ayant investi dans la mise en place de zones à faibles émissions de bénéficier des recettes des amendes pour prendre en charge une partie des investissements et des coûts de fonctionnement. Toutefois, les recettes issues des amendes pénales sont par principe perçues par l'État. Aussi la rédaction de l'alinéa 38 adoptée par le Sénat n'est-elle pas applicable en l'état.

Le Gouvernement souhaite par conséquent la suppression de cet alinéa et s'engage à proposer au Parlement l'inscription dans la loi de finances d'une ligne budgétaire durable relative à la dotation correspondante en faveur des collectivités qui déploient des voies réservées et des ZFE.

Tant les recettes des amendes issues des dispositifs de contrôle que les versements envers les collectivités seront ainsi inscrits au budget général de l'État. En toute transparence sur les montants concernés, chaque année, le Parlement pourra contrôler que la dotation aux collectivités concernées, qui sera soumise à son approbation dans le projet de loi de finances, sera liée aux recettes des amendes effectivement constatées. Cette dotation sera versée par le budget général, sur une ligne budgétaire qui pourrait faire partie de la mission « Relations avec les collectivités territoriales ». Un protocole de financement sera négocié d'ici à l'examen du PLF afin d'appliquer ces principes, notamment celui selon lequel, en contrepartie du versement des recettes des amendes dérogatoires au droit commun – dont l'État perçoit tout ou partie –, les collectivités contribuent à financer les dépenses que l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, l'ANTAI, engage pour adapter ses propres systèmes aux besoins des collectivités.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Favorable.

M. Thibault Bazin. Tiens donc !

(L'amendement n° 2712 est adopté.)

(L'article 28, amendé, est adopté.)

Après l'article 28

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2278, portant article additionnel après l'article 28.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement de notre collègue Laurence Maillart-Méhaignerie poursuit exactement le même objectif que le texte. Il apporte une réponse à certains problèmes locaux en s'appuyant sur le préfet de département. Je m'explique.

La loi ELAN, portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, donne au préfet la possibilité d'empêcher la construction d'une nouvelle surface commerciale en périphérie d'un territoire donné en fonction de plusieurs critères, parmi lesquels l'évolution du taux de vacance commerciale dans le centre-ville et le taux de chômage.

L'amendement vise à permettre au préfet de fonder sa décision sur deux critères additionnels : la circulation des véhicules terrestres à moteur et le niveau des émissions de polluants atmosphériques. Le lien entre extension commerciale en périphérie et hausse des déplacements en voiture est établi. Il s'agit donc de permettre au préfet de suspendre l'examen d'une demande d'autorisation d'exploitation commerciale, afin de lutter contre la congestion automobile et la pollution de l'air.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement concerne l'aménagement commercial, ce qui me semble assez éloigné de l'objet de la LOM. Je vous demande donc de retirer votre amendement, faute de quoi j'émets un avis défavorable.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, madame Rossi ?

Mme Laurianne Rossi. Je le maintiens, à la demande de son auteure.

(L'amendement n° 2278, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Saïd Ahamada, pour soutenir l'amendement n° 2739.

M. Saïd Ahamada. Les plans de protection de l'atmosphère, que nous commençons à connaître, se limitent aux émissions polluantes terrestres. Or il se trouve que, dans les zones littorales, les sources d'émission ne sont pas toutes terrestres – je pense notamment aux navires transportant des marchandises. Je souhaite donc étendre le périmètre des PPA à 12 milles nautiques – zone qui correspond aux eaux territoriales françaises – afin de prendre en considération toutes les sources de pollution possibles.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La pollution de l'air dépasse largement le domaine des transports. Il me semble que votre amendement est un cavalier législatif. Il faudrait le retravailler dans la perspective d'un changement de la réglementation des PPA. Je demande le retrait ; sinon, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement me semble largement satisfait puisque le droit national s'applique dans les eaux territoriales.

Cependant, pour être efficaces et éviter les distorsions de concurrence entre les places portuaires, les mesures en matière de transport international doivent être de portée internationale ou tout au moins régionale – en l'occurrence à l'échelle de l'Europe ou d'un bassin.

C'est toute l'ambition que défend la France au sein de l'Organisation maritime internationale. Des mesures ont d'ailleurs déjà été prises, et que vous connaissez bien, monsieur Ahamada, parmi lesquelles : la division par 7, d'ici à 2020, de la teneur en soufre des carburants marins ; la mise en place dans la mer Méditerranée, comme c'est déjà le cas dans la Manche ou en mer du Nord, d'une zone plus strictement réglementée, où les carburants contenant plus de 0,1 % de soufre seront interdits ; réglementation sur les émissions de particules fines ; réduction de la vitesse des navires.

Dans le même temps, il faut aider les ports afin d'y favoriser le mouillage des navires les plus propres, en développant les branchements à quai adoptés et l'avitaillement en GNL – gaz naturel liquide.

Votre amendement est satisfait puisque l'action globale du Gouvernement au niveau international en faveur d'un transport maritime plus propre y répond.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. J'aurais volontiers soutenu l'amendement précédent, défendu par Laurianne Rossi.

Au moment de l'examen du projet de loi EGALIM – pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous –, j'avais demandé que le Gouvernement remette un rapport au Parlement afin de mesurer les conséquences des modes de commercialisation, qu'il s'agisse de l'extension des surfaces commerciales autour des villes, des modes de négociation et des schémas d'approvisionnement, au regard d'autres modèles comme celui de Rungis, réputé le plus vertueux. Mon amendement a été rejeté au prétexte qu'il relevait d'un texte relatif à la mobilité. Or, une fois parvenu à l'examen de ce texte, on nous répond – le procédé n'est pas nouveau – qu'une telle proposition relèverait d'un texte portant sur l'aménagement du territoire ou le commerce.

La question soulevée par notre collègue est pourtant cruciale. En effet, si nous nous demandons souvent quelles sont les conséquences sur le trafic routier de l'extension des zones commerciales dans l'espace, l'étude des conséquences d'une telle extension dans le temps n'a jamais été réalisée. L'ouverture des magasins le dimanche a ainsi des conséquences sur les services publics, sur l'ensemble de la dépense publique – payée par nos concitoyens –, sur la fragmentation des actes compulsifs d'achat et sur la production de carbone.

Je suggère, dans le cadre de la lutte contre le gaspillage et de la lutte pour une utilisation vertueuse des énergies fossiles, de penser à un système plus économe, plus sobre, qui aboutirait à la réduction du commerce le dimanche à sa plus simple expression. Minoritaire au sein de la majorité, je m'étais à l'époque opposé au ministre Macron au sujet de l'extension du travail le dimanche. Je pense que le changement climatique nous conduira à penser les modes de déplacement et les modes de vie dans la perspective d'une plus grande sobriété. La question de l'extension du commerce dans le temps et dans l'espace devra ainsi être appréhendée à l'aune de la lutte contre le changement climatique.

M. Jean-Paul Lecoq. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Nous apprécions l'argument que vient de défendre M. Dominique Potier s'agissant du travail du dimanche.

Madame la ministre, vous venez d'évoquer la question majeure des investissements nécessaires dans les ports, notamment la nécessité d'aménager des branchements à quai. Il faudra aussi travailler sur des modules de captation. Nous savons que les émissions de gaz par les navires ont un effet sur de larges zones ainsi que sur celles et ceux qui travaillent dans les ports. J'estime que vos propos appellent des précisions supplémentaires, relatives, d'une part, à la stratégie française pour faire avancer cette cause à l'échelle internationale, et, d'autre part, au plan d'investissement programmé à l'échelle nationale afin que nous progressions de façon significative.

(L'amendement n° 2739 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2803 de Mme Delphine Batho est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est défavorable car l'amendement est satisfait.

(L'amendement n° 2803 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Frédérique Lardet, pour soutenir l'amendement n° 2958.

Mme Frédérique Lardet. Si vous le permettez, madame la présidente, je défendrai également l'amendement suivant, le n° 2949, dont je suis aussi la première signataire.

L'expérimentation des péages urbains est rendue possible par l'article 1609 quater A du code général des impôts, introduit par la loi portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle II ». La principale difficulté posée par cette disposition provient du fait qu'elle prévoit qu'un péage urbain ne peut être mis en place en France qu'à titre expérimental, pour une durée maximale de trois ans. Cette condition revient, en pratique, à rendre impossible cette expérimentation, dans la mesure où les systèmes techniques nécessaires ne peuvent raisonnablement être amortis en trois ans – selon la direction générale du trésor, un péage urbain, par exemple, ne devient rentable économiquement qu'au bout de huit ans.

Il s'agit donc de porter la durée de l'expérimentation de trois à cinq ans, avec la possibilité, comme la législation le permet déjà, de la prolonger de trois années supplémentaires.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis plutôt opposé à la logique consistant à n'autoriser l'entrée dans ces zones que moyennant paiement. Je pense qu'il est préférable de mettre en place des zones à faibles émissions qui s'attaquent vraiment à la pollution de fond. C'est l'objectif des dispositions auxquelles vous faites allusion. Si nous multiplions les dispositifs, je crains que nous nous y perdions. Je demande donc le retrait de l'amendement ; sinon mon avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est également défavorable. Ces sujets ont été abordés lors des Assises nationales de la mobilité. Toutefois, depuis lors, aucune agglomération n'a manifesté le souhait de mettre en place de tels dispositifs. Compte tenu de son caractère sensible et en l'absence d'un cadre d'application qui aurait permis de comprendre exactement quelles seraient leurs conséquences pour les citoyens, le Gouvernement ne souhaite pas poursuivre dans ce sens.

Mme la présidente. Madame Lardet, maintenez-vous vos amendements ?

Mme Frédérique Lardet. Je les retire.

(Les amendements n° 2958 et 2949 sont retirés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 1363 et 2571, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Cyrille Isaac-Sibille, pour soutenir l'amendement n° 1363.

M. Cyrille Isaac-Sibille. Nombreuses sont les villes bénéficiant d'un contournement routier ou autoroutier qui permet aux véhicules – voitures, autocars ou autobus – d'accomplir un détour afin d'éviter aux populations urbaines de ces métropoles, souvent denses, des expositions aux pollutions atmosphériques ou sonores. Cependant les moyens techniques modernes permettent de guider les automobilistes afin de leur indiquer le trajet le plus direct et donc le plus rapide – je pense aux applications comme Waze.

Pour éviter que les automobilistes ne traversent des villes et métropoles, et pour qu'ils empruntent les voies autoroutières ou routières qui seront gratuitement mises à leur disposition, l'amendement vise, à titre expérimental, à donner aux métropoles de plus de 100 000 habitants la possibilité de créer une taxe de dissuasion. Celle-ci concernerait les automobilistes qui, pour gagner quelques minutes, traversent des agglomérations provoquant encombrements et pollutions supplémentaires.

Je précise qu'il ne s'agit pas de créer un péage urbain, car le dispositif ne concernera que les véhicules de transit qui auraient pu contourner gratuitement les agglomérations. Les véhicules qui s'arrêteront dans les agglomérations ne seront pas soumis à cette taxe de transit – des dispositifs de contrôle automatique des données signalétiques des véhicules, c'est-à-dire des plaques d'immatriculation, permettront de cibler le dispositif. Bien évidemment, les véhicules d'intérêt général, comme ceux des services publics ou des services sanitaires, seraient exonérés.

Monsieur le rapporteur, vous qui connaissez bien le sujet, je vous remercie d'avance pour votre avis favorable sur cette taxe de transit, qui n'est en aucun cas un péage urbain. Tout véhicule ayant une raison d'entrer dans l'agglomération et d'y rester un certain temps – si ses passagers ont une activité dans l'agglomération en question – ne sera pas assujéti à cette taxe. Il s'agit uniquement de contraindre les véhicules qui, pour gagner quelques minutes, traversent et polluent les agglomérations, alors qu'ils peuvent emprunter gratuitement des contournements autoroutiers, généralement situés en dehors des métropoles – je pense là à M. Wulfranc et au contournement de Rouen – et ne polluant personne.

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Rudigoz, pour soutenir l'amendement n° 2571.

M. Thomas Rudigoz. Il est similaire à celui que vient de présenter M. Isaac-Sibille. Je tiens à insister sur le fait qu'il s'agit bien d'une tarification de transit et non d'un péage urbain. Nous avons constaté, lors de nos débats en commission et à l'écoute des réactions de l'opinion publique, que l'outil que nous souhaitons mettre en place pourrait s'appliquer à un péage urbain.

Pourtant, il concernera véritablement le seul trafic de transit. Pour prendre l'exemple de l'agglomération lyonnaise, dont je suis un élu, il s'agirait de personnes venant du nord – de la région parisienne ou d'au-delà – et voulant rejoindre le sud : si elles veulent emprunter le tracé le plus direct plutôt que le contournement par l'est lyonnais – je pense au grand contournement et pas à la rocade, car il faut éviter de toucher les populations de la première couronne –, elles seront soumises à une tarification de transit. Il ne s'agit pas d'une nouvelle taxe : celui qui veut éviter de payer le peut en empruntant le grand contournement de l'est lyonnais.

L'enjeu consiste à réduire le trafic routier dans nos agglomérations. Vous savez que l'autoroute A6-A7, par exemple, traverse le cœur de Lyon depuis plus de quarante ans. Nous

voulons alléger le trafic dans le cœur d'agglomération et nous poursuivons un objectif qui concerne tous les riverains : la réduction de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore.

L'État en est bien conscient – c'est bien pour cela que j'insiste, madame la ministre, sur la pertinence de cet outil – puisqu'il a déclassifié l'autoroute A6-A7 voilà quelques mois. Pour rendre cette décision opérationnelle, il faut que nous parvenions à détourner du cœur de la métropole le trafic de transit de toute l'Europe du Nord en direction ou en provenance du sud. J'ai pris l'exemple de l'agglomération lyonnaise parce que c'est celui que je connais le mieux mais, comme le disait Cyrille Isaac-Sibille, ce dispositif concernera l'ensemble de nos grandes agglomérations affectées par le trafic de transit.

Je répète qu'il ne s'agit pas d'une nouvelle taxation de type péage urbain, puisque les personnes qui voudront éviter d'être taxées pourront emprunter les routes de contournement – évidemment, cela fait parcourir des kilomètres supplémentaires, ce qui a un coût.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Chers collègues, je vois bien à quels problèmes vous faites référence avec vos amendements : vous souhaitez régler la question du trafic de transit en dissuadant la traversée des métropoles, en particulier leurs parties les plus densément peuplées. Néanmoins, à ce stade, le dispositif proposé présente un certain nombre de difficultés.

Au-delà de la question de liberté de circulation, qui pourrait être résolue, il faut compter, surtout dans le contexte actuel, avec des problèmes techniques et pratiques, avec la question de la responsabilité des métropoles concernées, et avec les conséquences de ces dispositifs pour les populations confrontées aux déviations. S'agissant du contournement de Lyon, territoire que je connais moi aussi un peu, monsieur Rudigoz, une partie de la population manifeste déjà son inquiétude devant un tel projet.

À ce stade, le sujet n'étant pas totalement mûr, je demande le retrait des amendements. Il faut par exemple regarder comment les choses s'équilibrent sur l'ensemble de l'agglomération de Lyon. Nous devons toutefois poursuivre les échanges pour aborder ce sujet d'un point de vue technique et regarder, en pratique, comment prendre en compte les populations, en particulier celles habitant en périphérie, de manière à créer les conditions de l'acceptabilité des conséquences de la mise en place d'un tel dispositif. Il faut que nous travaillions ensemble sur cette question – ce travail collectif inclut les services de l'État, cela va de soi, et la métropole.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends bien le souhait d'éviter que le trafic de transit ne traverse une métropole. Néanmoins, le dispositif proposé, qui viserait l'ensemble des véhicules des particuliers, soulève de nombreuses difficultés. D'abord, il restreint significativement la liberté de circuler. Ensuite, même si ce n'est pas dans vos intentions, il s'agirait néanmoins d'adopter une nouvelle taxe sur la voiture, alors que les Français nous ont largement signalé leur attente sur ce sujet. Enfin, ce dispositif poserait de nombreuses difficultés pratiques, puisque la mesure relèverait de la responsabilité des métropoles intéressées mais serait

susceptible d'avoir de fortes conséquences sur les réseaux départementaux ou nationaux ainsi que sur l'ensemble du trafic régional.

Par ailleurs, il faut penser aux déplacements domicile-travail. On peut très bien imaginer que quelqu'un réside au nord d'une agglomération et travaille chaque jour au sud de cette agglomération. Avec ce dispositif, il aurait le choix entre payer pour chacun de ses trajets ou emprunter un grand contournement.

On comprend vos intentions, mais les modalités du dispositif proposé ne me semblent pas satisfaisantes à ce stade. Je propose donc le retrait des amendements. Nous pourrions continuer à échanger avec les élus intéressés pour voir si l'on est en situation de proposer un dispositif écartant les inconvénients que j'ai mentionnés.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Sans revenir sur les objections de Mme la ministre, je veux souligner qu'avant de se poser ce type de question, encore faudrait-il vérifier, sur un certain nombre de territoires, l'existence des infrastructures nécessaires... En tout cas, elles font défaut dans ma circonscription, autour du port industriel de Fos-sur-Mer, et l'usage de certains équipements est complètement inadapté. Des files de poids lourds traversent des agglomérations sans qu'aucune échappatoire ne puisse leur être proposée. Madame la ministre, il faudrait étudier de près la question des investissements à consentir en la matière, en plus de ceux en faveur des infrastructures ferroviaires, absolument indispensables pour retirer le plus de marchandises de la route.

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Rudigoz.

M. Thomas Rudigoz. Je souhaite maintenir mon amendement, en insistant sur le fait qu'il ne faut pas que s'installe une confusion : nous ne proposons pas une nouvelle taxe, je le répète, car la tarification de transit pourra être évitée, par exemple, à Lyon, si l'on emprunte le grand contournement.

Néanmoins, je rejoins mon collègue Dharréville : il est évident qu'en complément, il faudra les infrastructures de transport, routières et autoroutières, adaptées. Toujours en prenant l'exemple de l'agglomération lyonnaise, un barreau autoroutier manque actuellement dans le grand contournement est, qu'il va falloir réaliser – les services de l'État travaillent d'ailleurs à ce projet, qui figure à l'agenda des équipements autoroutiers.

Mme la ministre a rappelé que des Français ont manifesté contre de nouvelles taxes, mais je tiens à rappeler qu'une élection récente a montré, de par ses résultats, combien les Français étaient préoccupés par l'amélioration de la qualité de l'air, la baisse de la pollution, les enjeux écologiques. Cet amendement permettrait de susciter un dérivatif à la situation actuelle en limitant le trafic de transit qui pollue énormément nos populations – je suis bien placé pour le savoir parce qu'il passe en plein cœur de ma circonscription. Il est important de trouver des solutions à la problématique de la pollution de l'air en plein cœur de nos agglomérations, lesquelles touchent tout de même plusieurs centaines de milliers d'habitants.

Mme la présidente. La parole est à M. Cyrille Isaac-Sibille.

M. Cyrille Isaac-Sibille. Monsieur le rapporteur, madame la ministre, je vous remercie pour vos explications, mais je ne les comprends pas vraiment.

Premièrement, vous savez bien qu'il existe des dispositifs de reconnaissance des plaques d'immatriculation : c'est donc techniquement faisable.

Deuxièmement, je précise que le dispositif proposé serait expérimental et qu'il ne s'agit pas de créer mais de donner la possibilité de créer. Cela n'engage donc pas plus que cela.

Troisièmement, pour compléter l'exemple cité par mon collègue Rudigoz, imaginez que tout le trafic de transit de la région parisienne passe par la place de la Concorde ! C'est le cas à Lyon, où une grande partie du trafic européen passe par le tunnel de Fourvière, que vous connaissez tous. C'est tout de même un petit problème ! Voilà pourquoi j'insiste sur l'utilité de l'amendement, pensant aux populations de ces zones denses où se trouvent des écoles, des crèches, alors qu'il existe un contournement autoroutier loin de l'agglomération.

Je ne retirerai pas mon amendement. Le problème va rester entier : vous allez laisser des centaines de milliers de personnes exposées à la pollution et au bruit alors qu'il existe la possibilité de les en sortir et que la mesure n'est de surcroît proposée qu'à titre expérimental.

(Les amendements n° 1363 et 2571, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 3294 rectifié.

M. Dominique Potier. L'article L. 121-3 du code de la route rend le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule responsable par défaut de certaines infractions. Celles-ci peuvent donc être constatées sans interception du véhicule, notamment par le biais de la vidéoverbalisation. Cet amendement, proposé par mon collègue Christophe Bouillon, prévoit l'adjonction d'un article au code de la route pour permettre la constatation d'un certain nombre d'infractions par l'usage de caméras.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement est satisfait par les dispositions que nous avons adoptées aux articles 16 et 28 : demande de retrait.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Potier, le maintenez-vous ?

M. Dominique Potier. Je le retire, évidemment.

(L'amendement n° 3294 rectifié est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2050.

Mme Laurianne Rossi. L'écologie passe par des objectifs ambitieux mais aussi par des gestes simples du quotidien, qui ne sont pas spontanés et appellent donc des règles et des sanctions.

Avec cet amendement, je vous propose de donner valeur législative à l'interdiction, pour tout conducteur de véhicule en stationnement de laisser, son moteur allumé, sous peine d'encourir des sanctions. Déjà posée par un arrêté de novembre 1963, cette interdiction est très peu appliquée. Évidemment, cette mesure ne concernerait pas les véhicules

assurant un service public – secours, urgence, forces de l'ordre, armée. Il s'agit de répondre à des nuisances que subissent quotidiennement bon nombre de nos concitoyens qui habitent à proximité d'un terminus de bus ou d'une gare routière, que ce soit le bruit ou bien sûr la pollution atmosphérique provoquée par les moteurs, parfois une demi-heure durant et plusieurs fois par jour – le moteur du bus continuant de tourner à l'arrêt parce que les passagers veulent du chauffage l'hiver, de la climatisation l'été. L'arrêt de 1963 poursuit un objectif de qualité de l'air mais également un objectif de réduction des nuisances sonores et donc d'amélioration du cadre de vie des Français.

M. Dominique Potier. Bravo !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La mesure étant déjà prévue au niveau réglementaire, il n'y a pas lieu de lui donner valeur législative : il suffit de faire respecter la règle. Je demande le retrait de l'amendement.

Mme Laurianne Rossi. Mais la mesure est inappliquée !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2050 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 1173.

M. Michel Castellani. Il préconise une modification du code de la route afin de faciliter le stationnement des deux-roues électriques sur les emplacements de stationnement réservés habituellement aux automobiles, sauf avis contraire de l'autorité locale. Chacun comprend que, derrière cet amendement, il y a la volonté de favoriser l'utilisation des véhicules à deux roues électriques.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement est satisfait puisque la mesure proposée est déjà prévue dans le code de la route. Nous en avons discuté en commission, et Mme la ministre avait évoqué l'idée d'une meilleure communication de la part du ministère de l'intérieur sur ce point, afin que cette possibilité de stationnement soit mieux connue et donc plus utilisée. À défaut d'un retrait, l'avis serait donc défavorable.

(L'amendement n° 1173, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n° 1431, 1650 et 2094, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 1431 fait l'objet d'un sous-amendement n° 3560.

La parole est à Mme Delphine Batho, pour soutenir l'amendement n° 1431.

Mme Delphine Batho. Défendu !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir le sous-amendement n° 3560.

M. Jean-Marie Sermier. Il lève une incompréhension sur la façon d'émettre l'invitation à s'inscrire au programme de péage positif.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir les amendements n° 1650 et 2094, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Stéphane Demilly. Ils ont fait l'objet d'échanges très nourris en commission entre des députés et le Gouvernement.

Il s'agit d'élargir le panel des innovations que le projet de loi peut encadrer en faveur des mobilités, en permettant aux AOM – les autorités organisatrices de la mobilité – compétentes, en particulier les métropoles, d'expérimenter, pour une durée limitée à trois ans, la mise en œuvre de péages inversés – aussi appelés « péages positifs » – dans le but de limiter la congestion automobile à l'entrée des agglomérations aux heures de pointe. Ce dispositif de lissage des pics de circulation repose sur le volontariat des automobilistes, sur l'incitation plutôt que sur la contrainte, afin de faire évoluer les habitudes de déplacement : lorsque les automobilistes acceptent de ne plus utiliser leur véhicule aux heures de pointe, que ce soit en différant leur trajet ou en empruntant les transports en commun, ils reçoivent une somme de quelques euros. Ce dispositif est déjà expérimenté chez certains de nos voisins européens, en particulier aux Pays-Bas, à Rotterdam, où il a permis une diminution de 6 à 8 % de la congestion automobile, ce qui n'est pas négligeable, vous en conviendrez.

Le dispositif nécessite cependant la collecte par vidéorepérage des plaques d'immatriculation sur les axes empruntés, par conséquent le traitement de données à caractère personnel qu'il convient de considérer avec toute l'attention requise, notamment au regard du règlement européen sur la protection des données personnelles et de la loi relative à l'informatique et aux libertés. Proposé par voie d'amendement en commission au Sénat, à l'initiative de plusieurs groupes parlementaires, il a été rejeté au motif qu'il n'offrait pas suffisamment de garanties quant à la protection de la liberté fondamentale d'aller et de venir. Depuis lors, la CNIL – la Commission nationale de l'informatique et des libertés –, sollicitée sur ce projet, a estimé que l'amendement, dans la rédaction du Sénat, comportait d'ores et déjà un socle de garanties, susceptible d'être complété par la reconnaissance explicite d'un droit d'opposition, la précision de la durée de conservation des données recueillies et la mention d'un terme explicite à la période de leur collecte. Ces différents aspects ont donc été intégrés à la nouvelle version de l'amendement.

Le dispositif proposé, entouré de toutes les garanties propres à la protection des données personnelles et au respect des libertés fondamentales, est attendu avec intérêt, vous le savez, par plusieurs agglomérations susceptibles de l'expérimenter : la métropole européenne de Lille, par exemple, a déjà manifesté son intérêt.

En commission, le Gouvernement a renvoyé aux autres dispositifs prévus dans le projet de loi – à savoir les zones à faibles émissions et les zones à trafic limité. Toutefois, réduire la pollution est un objectif qui relève à la fois de la protection de l'environnement et de la santé publique, ce qui suppose l'implication des collectivités locales. C'est pourquoi notre groupe pense vraiment nécessaire de leur en donner les moyens. De fait, il n'y a pas d'objection sérieuse à ce que le projet de loi mette à la disposition des acteurs publics une

boîte à outils qui leur permette de mettre en œuvre des solutions adaptées aux réalités des territoires et au degré de sensibilisation et de volontarisme des acteurs locaux.

Concernant la collecte des données, nous avons considéré avec attention les recommandations de la CNIL et les avons intégrées au dispositif – dont elle soulignait déjà, je le répète, qu'il comportait un socle de garanties. La nécessaire collecte des données préalable à l'expérimentation, certes importante, s'opérerait donc non pas à la légère mais conformément aux prescriptions de la CNIL – car nous sommes dans un cadre bien défini. J'ajoute que l'on pourrait prévoir un suivi opérationnel de la collecte sous l'égide de la CNIL, de manière à ce que toutes les garanties soient apportées quant au respect des libertés individuelles et au traitement des données.

Enfin, je précise qu'il ne s'agirait pas d'un dispositif généralisé sur tout le territoire mais d'une expérimentation dont l'un des objectifs est bien de mesurer ses conditions de faisabilité, afin d'y apporter les corrections éventuellement nécessaires. Nous vous proposons, mes chers collègues, d'adopter cet amendement qui va dans le sens de l'expérimentation locale et de l'innovation en faveur des mobilités.

Quant au n° 2094, il s'agit d'un amendement de repli. Il tend, comme le précédent, à permettre aux autorités organisatrices de la mobilité, dans le cadre d'une expérimentation, de proposer aux automobilistes habitués à circuler en heures de pointe d'adhérer à un programme volontaire incitatif encourageant l'évitement de ces créneaux horaires. Mais il en réduit le périmètre à deux départements au lieu de cinq, réaffirmant ainsi le caractère expérimental de la mesure. L'expérimentation a pour but d'ancrer chez les automobilistes des habitudes durables visant à délaissier les créneaux horaires de circulation les plus congestionnés. Une évaluation, réalisée au terme de l'expérimentation, permettra d'en mesurer les effets sur la densité de la circulation automobile aux heures de pointe et bien entendu sur la pollution de l'air.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je me suis déjà longuement exprimé sur les péages, notamment sur ce sujet précis, en commission. L'avis est donc défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous en avons effectivement beaucoup discuté en commission. Le dispositif revient finalement à enregistrer les plaques d'immatriculation de tous les véhicules entrant dans une métropole pendant un mois, puis à adresser un courrier à chacun des automobilistes susceptibles d'entrer dans le dispositif, c'est-à-dire acceptant de décaler ses horaires. Le Gouvernement considère, je le répète, que cela constitue une atteinte forte au respect de la vie privée et aux libertés individuelles.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour avancer sur ce sujet, je pense qu'il faut privilégier les démarches volontaires. Il n'est pas nécessaire de légiférer.

Je propose le retrait de ces amendements ; sinon, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Retirez-vous vos amendements, monsieur Demilly ?

M. Stéphane Demilly. Oui, je les retire.

(Les amendements n° 1650 et 2094 sont retirés.)

(Le sous-amendement n° 3560 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 1431 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Fuchs, pour soutenir l'amendement n° 2807.

M. Bruno Fuchs. Cet amendement, qui n'a pas été discuté en commission, vise à compléter un dispositif prévu à l'article 10 de la loi Grenelle II.

Le décret n° 2011-1336 oblige les transporteurs, depuis le 1^{er} octobre 2013, à déclarer les volumes de gaz à effet de serre émis lors de leurs prestations de transport et fixe les modalités de cette obligation. Il n'est toutefois pas appliqué puisque seuls 29 % des transporteurs respectent cette obligation.

Un rapport de l'ADEME portant sur les années 2014 à 2017 est très éloquent : il montre que, si 75 % des transporteurs disposent de cette information, seuls 29 % des entreprises appliquent le dispositif et informent leurs donneurs d'ordres.

Comme le suggère l'ADEME, l'amendement tend à instaurer des sanctions en cas de manquements, alourdis en cas de récidive ; c'est le seul moyen qu'elle a trouvé pour que l'article 10 de la loi Grenelle II soit réellement appliqué.

Par notre amendement, nous proposons également que le calculateur utilisé soit certifié, car les 75 % de transporteurs informés utilisent leur méthode personnelle. Or il faudrait que la méthode utilisée soit certifiée.

Notre amendement tend ensuite à rétablir les dispositions de l'article 10 de loi Grenelle II au profit des marchandises importées et exportées – le décret n° 2011-1336 ayant assez bizarrement été modifié par un décret de 2017 qui exclut les marchandises destinées à l'exportation et à l'importation.

Enfin, les flottes en propre des entreprises échappent, là encore sans raison, à l'obligation de déclaration. Ainsi les propriétaires de moyens de transport ne sont-ils pas alertés par le niveau des émissions et ne peuvent donc pas améliorer leurs pratiques. L'amendement corrige cette incohérence.

Il est donc très complet et fondé sur une étude d'impact de l'ADEME. Il permettra de disposer d'une source d'informations précise, complète et fiable en matière de rejet de gaz à effet de serre lors des transports de marchandises, ce qui est conforme à l'intention exprimée par le législateur en adoptant la loi Grenelle II.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En commission, à l'occasion de l'examen d'un amendement assez proche de celui-ci, nous avons échangé sur le sujet. Il s'agit d'un amendement intéressant mais qui soulève des difficultés.

En premier lieu, la quantification des émissions peut s'avérer plus difficile à évaluer qu'on ne le pense, beaucoup de paramètres entrant en ligne de compte. Un travail méthodologique doit être mené à cet égard.

En second lieu, cette obligation n'aurait de sens, à mon avis, que sur un spectre assez large d'applications, c'est-à-dire au moins au niveau européen, afin d'éviter les distorsions de concurrence.

Je demande donc le retrait de l'amendement ; sinon, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons souhaité, depuis le lancement de cette démarche, accompagner les acteurs en privilégiant la pédagogie et la facilitation. Un nouvel engagement en faveur de l'environnement, avec une vision plus globale, qui intègre à la fois les chargeurs, les commissionnaires et les transporteurs, le programme EVE – engagements volontaires pour l'environnement des acteurs de la chaîne logistique et du transport routier, a été lancé il y a quelques mois. Je pense qu'il faut le mettre en œuvre. Les acteurs de la filière ne comprendraient pas que l'on change de pied en pleine phase d'application de ce programme, en instaurant des sanctions.

Je vous propose donc de retirer l'amendement ; sinon, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Fuchs, maintenez-vous ou retirez-vous votre amendement ?

M. Bruno Fuchs. Je donnerai quelques explications.

Même si l'ADEME proposait une obligation, je veux bien qu'on en fasse fi.

S'agissant des autres aspects, on ne peut pas disposer de cartographie précise si les informations fournies ne sont pas précises. Or précisément, monsieur le rapporteur, l'amendement que je propose intègre les flux de transport entrant en France, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il faut y travailler, oui.

M. Bruno Fuchs. Il en va de même pour les flottes propres, qui ne sont pas intégrées à ce jour : une partie du transport échappe donc à l'évaluation. Cet amendement élargit l'obligation.

Quant à la capacité à évaluer, il existe des calculateurs certifiés : la méthode est tout à fait connue et très simple à appliquer ; il s'agit juste d'une disposition de la loi Grenelle II et qui n'est pas appliquée. Cet amendement extrêmement simple tend à appliquer une loi qui est déjà entrée en application mais n'est pas appliquée. Il n'entre donc pas en concurrence avec le dispositif dont Mme la ministre vient de parler ; il s'agit juste de disposer d'une source d'information fiable à un moment donné.

Mme la présidente. Si je comprends bien, vous maintenez l'amendement ?

M. Bruno Fuchs. En toute logique, oui, puisque la loi prévoit que chaque transporteur déclare ses émissions : je propose un dispositif qui permet justement à la loi d'être appliquée. Je ne vois donc pas du tout où est le problème.

(L'amendement n° 2807 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 2157.

M. Stéphane Demilly. Il tend à rendre effective l'information des automobilistes concernant la décision du préfet de recourir à la circulation alternée en cas d'épisode de pollution. Force est de constater que les moyens d'information de la population sont insuffisants. Lors de l'examen du projet de loi en commission, vous avez, madame la ministre, rappelé l'existence de Vigilance atmosphérique, outil national mis en place par le ministère chargé de l'environnement – je dis bien « rappelé l'existence » car cet outil souffre, vous en conviendrez, d'un manque de notoriété évident.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement est satisfait. L'information peut certes être améliorée mais relève des niveaux déconcentrés et décentralisés. En outre, les prévisions de pollution ne sont généralement fiables que du jour pour le lendemain ; il est impossible d'anticiper beaucoup plus.

Je demande le retrait de l'amendement car il est satisfait.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. Stéphane Demilly. Je le retire.

(L'amendement n° 2157 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3119.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à ce que les donneurs d'ordres s'acquittent d'une redevance en fonction de la volumétrie de CO₂ émise lors de la prestation de transport qu'ils ont commandée.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. L'amendement évoque le CO, pas le CO₂.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est défavorable, comme je l'ai indiqué en commission. Monsieur Sermier, je me permets de vous répéter qu'il faudrait, dans le dispositif de votre amendement, cibler le dioxyde de carbone et non le monoxyde de carbone. L'adoption de votre amendement conduirait à un contresens car il s'agit de deux gaz distincts.

M. Jean-Marc Zulesi. Élémentaire !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vous promets d'arrêter de vous parler de chimie jusqu'à la levée de la séance ! *(Sourires.)*

(L'amendement n° 3119, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 28 bis A

(L'article 28 bis A est adopté.)

Après l'article 28 bis A

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 2787 de Mme Delphine Batho, portant article additionnel après l'article 28 bis A.

Je vous informe que son auteure ne dispose plus de temps de parole pour le défendre.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement est satisfait, notamment après l'adoption en commission de l'article 28 bis. L'avis de la commission est donc défavorable.

Mme Delphine Batho. Je demande la parole !

Mme la présidente. Madame Batho, vous ne disposez plus de temps de parole.

(L'amendement n° 2787, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme Delphine Batho. Rappel au règlement !

Rappel au règlement

Mme la présidente. La parole est donc à Mme Delphine Batho, pour un rappel au règlement.

Mme Delphine Batho. Ce rappel au règlement se fonde sur l'article 58, alinéa 1^{er}, relatif au déroulement de la séance.

Comme vous l'avez indiqué, les députés non inscrits, dont je fais partie, ne disposent plus de temps de parole. Je serai néanmoins présente afin que tous mes amendements soient appelés et soumis au vote. Je demande au rapporteur et à la ministre de faire attention de ne pas déformer, par des réponses inexactes, le sens des amendements que j'ai déposés. En effet, faute de pouvoir leur répondre, je serai dans l'impossibilité d'entrer dans le fond du débat. Par exemple, l'amendement n° 2787 n'est pas satisfait ; c'est totalement faux.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Non : je maintiens qu'il est satisfait.

Mme Delphine Batho. J'appelle juste l'attention sur ce point : comme nous n'avons plus la parole, nous ne pouvons pas entrer dans le fond du débat ; il importe donc de veiller à apporter des réponses exactes sur le fond des amendements défendus – le dernier, en l'occurrence, était très important.

M. Jean-Paul Lecoq. Très bien !

Article 28 bis B

(L'article 28 bis B est adopté.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, ce matin, à neuf heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 13 juin 2019, à minuit cinquante-cinq.)

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

SERGE EZDRA