

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

265^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du vendredi 7 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

1. Mobilités (p. 5622)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5622)

Article 22 bis A (p. 5622)

M. Jean-Marc Zulesi

M. Martial Saddier

Amendement n° 291

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° 337, 339

Article 22 bis B (p. 5623)

Article 22 bis C (p. 5623)

Amendements n° 340, 3010

Article 22 bis (p. 5624)

Amendements n° 363, 2830

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

Amendements n° 3156, 3316

Amendements n° 2831, 3155

Amendement n° 2832 et 2833

Amendements n° 362, 2834

Après l'article 22 bis (p. 5625)

Amendement n° 2277

Amendement n° 2835

Amendements n° 3549 et 3550 (sous-amendement), 1293, 2836

Amendement n° 364 et 365

Amendement n° 234

Amendement n° 366

Article 22 ter (p. 5628)

Amendement n° 1294

Amendement n° 3158

Amendement n° 1659

Amendements n° 367, 1354, 2276

Amendements n° 1882, 2606, 2837

Amendements n° 2838, 3159

Amendement n° 3170

Amendements n° 3160, 2839, 3572 (sous-amendement)

Après l'article 22 ter (p. 5630)

Amendement n° 1800

Amendements n° 1296, 2840, 3558 (sous-amendement)

Article 23 (p. 5631)

M. Jean-Marc Zulesi

Amendement n° 2297

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques

Amendements n° 3149, 2740, 1178

Amendements n° 2691, 2225, 1355

Amendements n° 1356 et 1357, 2862

Amendements n° 375, 3561

Amendement n° 376

Amendement n° 2873

Amendement n° 378

Amendement n° 379

Amendements n° 2874, 3153 rectifié, 1179

Amendements n° 380, 1358, 2741

Amendement n° 3132 et 3133

Amendement n° 1335

Après l'article 23 (p. 5636)

Amendement n° 1592

Amendements n° 3576, 3577 et 3578 (sous-amendement), 2384

Amendement n° 55

Amendements n° 276, 988

Amendement n° 370

Amendement n° 1245

Article 23 bis (p. 5639)

Suspension et reprise de la séance (p. 5639)

Article 23 ter (p. 5639)

Mme Véronique Riotton

Amendement n° 2783

Amendement n° 1175

Amendement n° 3134 et 3135

Après l'article 23 ter (p. 5640)

Amendement n° 2782

Article 24 (p. 5640)

Amendement n° 2744

Amendements n°s 3136, 2785

Amendements n°s 2784 rectifié, 3169 rectifié, 2771

Article 24 *bis* (p. 5641)

Amendement n° 3137

Article 25 (p. 5641)

Amendements n°s 2779, 360

Article 25 bis A (p. 5643)

Amendements n°s 3229, 69

Article 25 bis (p. 5644)

Amendement n° 1273

Article 25 ter (p. 5644)

Article 26 AA (p. 5644)

M. Bruno Duvergé

Amendements n°s 2766, 2904, 3284

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5650)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

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. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'article 22 bis A.

Article 22 bis A

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Nous considérons qu'il est essentiel d'initier les citoyens, dès le plus jeune âge, à la pratique du vélo. En se fondant sur les travaux du Sénat, le groupe La République en marche a donc sanctuarisé l'apprentissage du « savoir rouler » dans l'enseignement scolaire, en codifiant ces dispositions dans le code de l'éducation, afin de les rendre opérationnelles dès que possible.

Nous avons également garanti qu'il s'accompagne d'un apprentissage des règles de sécurité routière, et que cette sensibilisation soit inclusive afin de toucher le plus grand nombre possible d'enfants. Pour tous les élèves, cet apprentissage sera validé par une attestation confirmant les acquis.

Afin d'inscrire cet apprentissage dans le cadre du plan d'action « savoir rouler à vélo », lancé par le ministère de l'éducation au mois d'avril dernier, nous nous sommes assurés qu'il se fasse en partenariat avec des associations mettant à l'honneur les initiatives locales, sans ajouter de contraintes aux enseignants, qui font déjà beaucoup. Je tiens à leur tirer mon chapeau, au passage, car ils accomplissent un travail exceptionnel au quotidien auprès de nos enfants.

Nous pouvons être fiers de cette avancée, qui démocratise la pratique du vélo et qui lui donne la place qu'il mérite dans l'éducation des enfants.

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

M. Martial Saddier. Nous parlons beaucoup de vélo, mais je veux profiter du début de l'examen de l'article 22 bis A pour adresser nos meilleurs vœux de réussite à l'équipe féminine de football de notre belle nation, qui vient d'ouvrir la coupe du monde féminine organisée par la France. Les Françaises mènent déjà par un score de deux à zéro au moment où je vous parle. (« Bravo ! » *sur plusieurs bancs.*) Alors que nous discutons de la loi Mobilités et du vélo, il n'est pas interdit d'encourager l'équipe féminine de France et de croire qu'elle va remporter une magnifique coupe du monde ! (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. Merci, monsieur le député, pour vos encouragements à notre équipe féminine de football.

Vous gardez la parole, monsieur Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 291.

M. Martial Saddier. J'ai cosigné cet amendement déposé par Fabrice Brun. Il vise à préciser que l'apprentissage du vélo « s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire ».

Il est bon d'expliquer que le vélo doit être enseigné dans les écoles, mais encore faut-il inscrire cela clairement dans la loi afin que les équipes pédagogiques dégagent le temps nécessaire.

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. Cet amendement vise à préciser que le « savoir rouler » serait enseigné pendant les heures d'enseignement scolaire. En commission, cette rédaction, qui reprend celle du Sénat, nous était apparue comme plutôt rigide. Nous avons souhaité, au contraire, que cet enseignement soit diversifié – l'important restant que chaque élève en bénéficie bien.

La rédaction actuelle, adoptée par la commission, apporte un certain nombre de garanties. Il est ainsi prévu que chaque élève devra maîtriser, à son entrée dans le second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo – M. Zulesi vient de rappeler cet objectif. Les programmes scolaires seront donc adaptés en conséquence. De plus, la validation de la formation à la circulation à vélo se fera bien dans un cadre scolaire, puisqu'elle prendra la forme de l'attestation scolaire de première éducation à la route, qui constituera une sorte de reconnaissance de l'acquisition de la connaissance.

J'ajoute que je donnerai ultérieurement un avis favorable à un amendement concernant l'évaluation de la mise en œuvre du « savoir rouler », ce qui permettra de s'assurer que les objectifs sont atteints. En conséquence, je vous demande de retirer l'amendement, sinon j'y serai 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. Les concertations menées avec les différents acteurs nous amènent plutôt à penser que cet apprentissage doit se faire sur tous les temps de la vie de l'enfant : temps scolaires, périscolaires, extrascolaires. Sur les temps scolaires, l'enseignant doit décider de la manière la plus adéquate de dispenser l'apprentissage du vélo en toute autonomie, en tirant parti de l'ensemble des ressources disponibles. À défaut d'un retrait, mon avis sera défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Saddier, maintenez-vous l'amendement ?

M. Martial Saddier. Je vous l'ai dit, je n'en suis que cosignataire. Cela étant, et j'espère que M. Brun ne m'en voudra pas, j'ai assez confiance en ce qui vient d'être dit pour le retirer.

(L'amendement n° 291 est retiré.)

Mme la présidente. Monsieur Saddier, soutenez-vous aussi l'amendement n° 337 de M. Brun ?

M. Martial Saddier. Cette fois, il m'en voudrait si je ne le défendais pas ! L'amendement n° 337 maintient le principe d'un apprentissage à l'école des déplacements à vélo pour tous les élèves entrant dans l'enseignement secondaire, tout en ajustant le dispositif au futur programme gouvernemental du « savoir rouler à vélo » tel que vous l'avez décrit au Sénat, madame la ministre, le 26 mars dernier. Vous voyez que M. Brun a attentivement suivi les travaux du Sénat, et qu'il a rédigé cet amendement en se fondant sur les propos que vous y avez tenus.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vous avoue que je ne comprends pas très bien le but recherché. Il me semble que le « savoir rouler » constitue bien un apprentissage en tant que tel. J'ai du mal à saisir ce que serait ce « caractère transdisciplinaire » que vous mentionnez. En l'espèce, nous parlons d'enfants scolarisés à l'école primaire où l'enseignement, assuré par un professeur unique, est déjà interdisciplinaire. Ce qui est proposé n'est pas clair. Retrait, ou avis défavorable.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Moi, je me retrouve bien dans l'amendement de M. Brun.

M. Martial Saddier. Lui, au moins, il nous a compris !

M. Jean-Paul Lecoq. J'attendais qu'on en parle : l'idée est bien qu'apprendre le « savoir rouler » à l'école, ce n'est pas seulement le vélo ! Il y a aussi la trottinette et les différents engins existants. Si l'on parle de « savoir rouler », tous les engins que vous qualifiez d'EDP – engins de déplacement personnel – et que les enfants seront amenés à utiliser sur la voie publique doivent faire l'objet d'un apprentissage à l'école. C'est cela, le côté transdisciplinaire !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il y a un petit souci, monsieur Lecoq : nous avons interdit l'usage des EDPM – engins de déplacement personnel motorisés – aux enfants de moins de 12 ans...

M. Jean-Paul Lecoq. Et alors ? *(Sourires.)*

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais, nous parlons d'élèves de primaire !

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

M. Jean-Paul Lecoq. Il faut tout de même réaliser que ce sont les enfants qui ont appris aux adultes à faire de la trottinette ! *(Sourires.)* Ce n'est pas parce que vous avez fixé un seuil de 12 ans dans votre réglementation qu'il faut interdire aux moins de 12 ans d'apprendre à faire de la trottinette en respectant la réglementation, même s'ils ne circulent pas sur le domaine public. Parce qu'on s'est saisi du problème de la trottinette au niveau national et qu'on légifère pour les adultes, on ne va tout de même pas empêcher les mômes de continuer à se faire plaisir à trottinette !

(L'amendement n° 337 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 339.

M. Martial Saddier. La subtilité de cet autre amendement de M. Brun est qu'il s'assure du contrôle des acquis. Il ne suffit pas d'en rester au stade déclaratif et de demander aux écoles d'enseigner le vélo. L'amendement prévoit donc que ce contrôle « doit obligatoirement être réalisé sur le temps scolaire ». C'est, me semble-t-il, un amendement de bon sens.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est tellement de bon sens qu'il est satisfait à l'alinéa 6, qui dispose que les écoles délivrent à chaque élève une attestation scolaire de première éducation à la route, dont fait partie le « savoir rouler ». C'est le socle de compétences de la première éducation à la route, qui inclura peut-être d'autres éléments dans le futur. Demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Saddier ?

M. Martial Saddier. La vitesse du rapporteur et de Mme la ministre font que M. Brun, même à distance, doit être satisfait. Je m'autorise donc à retirer cet amendement.

(L'amendement n° 339 est retiré.)

(L'article 22 bis A est adopté.)

Article 22 bis B

(L'article 22 bis B est adopté.)

Article 22 bis C

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, nos 340 et 3010.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 340.

M. Martial Saddier. Toujours un amendement de mon collègue Fabrice Brun, qui propose d'insérer: « et la sécurisation adaptée au risque des places de stationnement ».

Mme la présidente. L'amendement n° 3010 de Mme Aurore Bergé est défendu.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ils se réfèrent au texte initial du projet de loi, donc avant le travail en commission. En effet, une disposition analogue à celle qu'ils proposent a été introduite à l'alinéa 8 de l'article 22 bis C. Demande de retrait, car ils sont donc satisfaits.

Mme la présidente. Monsieur Saddier?

M. Martial Saddier. M. Brun serait d'accord pour retirer l'amendement n° 340.

(L'amendement n° 340 est retiré.)

(L'amendement n° 3010 est retiré.)

(L'article 22 bis C est adopté.)

Article 22 bis

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n°s 363, 2830 et 3156, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2830 et 3156 sont identiques.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 363.

M. Martial Saddier. Oui, madame la présidente, je dois être cosignataire de tous les amendements de M. Brun. Cela donne le ton de la soirée... *(Sourires.)* Celui-ci est important: il s'agit de s'assurer de la cohérence des itinéraires interrégionaux des véloroutes, ce qui facilitera leur développement et permettra une continuité de ces grandes infrastructures, de ces « autoroutes du vélo » entre les régions.

Mme la présidente. La parole est à Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 2830.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. C'est un amendement très important, même s'il est presque rédactionnel... Il vise à remplacer la dénomination « schéma national des véloroutes et voies vertes » par celle de « schéma national des véloroutes ». En effet, les voies vertes étant une composante des véloroutes, la rédaction actuelle est redondante.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3156 et donner l'avis de la commission.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est identique à celui de Mme Pompili, et la commission leur a donné un avis favorable. L'amendement n° 363 poursuit le même objectif dans sa première partie, et il sera donc satisfait par les deux

amendements identiques. En revanche, il ne peut être adopté tel quel parce qu'il supprime plusieurs précisions qui figurent actuellement à l'article 22 bis, en particulier l'objectif essentiel de continuité des réseaux. Je demande donc le retrait du n° 363.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 363 est retiré.)

(Les amendements identiques n°s 2830 et 3156 sont adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gabriel Serville, pour soutenir l'amendement n° 3316.

M. Gabriel Serville. Je ne doute pas que la représentation nationale ait déjà depuis très longtemps intégré le fait que les territoires d'outre-mer appartiennent à la République, à la nation française, comme le consacre la Constitution. Cependant, lors de la mise en application des lois et règlements que nous votons ici, on peut constater un véritable manque de visibilité de certains de ces territoires ultramarins.

Ma crainte est qu'à l'instar de plusieurs autres schémas nationaux, les outre-mer ne trouvent pas dans cet article la place qui leur revient de droit. J'avais d'ailleurs suggéré à notre présidente d'installer dans la salle de la commission du développement durable une carte de la France représentant les territoires d'outre-mer à l'échelle: je rappelle en effet, pour l'anecdote, que la Guyane apparaît souvent rabougrie, et que la proportion avec la France hexagonale n'est pas respectée...

Après avoir rappelé aussi que la Guyane occupe la deuxième place au classement national pour la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens, je propose donc par cet amendement de compléter l'alinéa 4 par les mots « y compris outre-mer ». Le territoire hexagonal n'est en effet pas le seul à être concerné par ce schéma national.

(L'amendement n° 3316, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 2831 et 3155.

La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2831.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Cet amendement vise à préciser que le schéma national des véloroutes est composé de sections des schémas régionaux lorsqu'ils existent. Cela peut paraître évident, mais pour l'instant ce n'est pas le cas.

Les régions peuvent en effet se saisir de cet enjeu qu'est le développement d'itinéraires cyclables – certaines l'ont déjà fait – en établissant des schémas régionaux de véloroutes. Les actions régionales en faveur de ces infrastructures cyclables sont un levier important à mettre en avant et sur lequel s'appuyer. Disposer d'itinéraires cyclables cohérents et identifiants à la fois à l'échelle régionale et nationale est une nécessité afin de promouvoir et de développer la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo.

M. Jean-Paul Lecoq. Je croyais qu'il y avait un principe de libre administration des collectivités locales? Il faudrait savoir!

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3155 et donner l'avis de la commission.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement que j'ai déposé à titre personnel est identique. La commission a émis un avis favorable.

(Les amendements identiques n° 2831 et 3155, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 2832 et 2833, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Barbara Pompili, pour les soutenir.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. L'amendement n° 2832 vise à donner la possibilité aux régions qui le souhaitent d'intégrer des itinéraires cyclables d'intérêt régional dans leur SRADDET – schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Le suivant est un amendement de repli.

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. On ne va pas rouvrir la question du SRADDET !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ils sont déjà satisfaits. Demande de retrait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Voilà !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(Les amendements n° 2832 et 2833 sont retirés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 362 et 2834, pouvant être soumis à une discussion commune. Vous aurez remarqué, monsieur Saddier, que je n'ai pas appelé l'amendement n° 361 de M. Brun : vous n'en êtes pas cosignataire !

M. Martial Saddier. Tant pis pour lui ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. Mais vous êtes bien cosignataire de l'amendement n° 362.

M. Martial Saddier. Il est défendu, madame la présidente. *(Sourires.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2834.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Cet amendement vise à inscrire dans le code de la voirie routière une définition harmonisée de la véloroute afin d'en fixer certaines caractéristiques structurantes. En pratique, les véloroutes prennent en effet des formes très diverses : il peut s'agir de pistes, de bornes cyclables, de routes que la faible circulation automobile rend praticables aux cyclistes ou encore, depuis cet après-midi, de chemins de halage !

Une telle diversité rend nécessaire d'assurer une certaine homogénéité : c'est essentiel pour la cohérence globale du schéma national des véloroutes. Cet amendement tient

compte des débats qui ont eu lieu en commission et propose d'intégrer cette définition dans le code de la voirie routière et non dans le code des transports, car le premier assure la fonction de cohérence des réseaux.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Comme évoqué par Mme la présidente de la commission à l'instant, cet amendement est le fruit d'un travail qui a continué après les réunions en commission. Avis favorable. En conséquence, demande de retrait de l'amendement n° 362, au bénéfice du n° 2834.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Martial Saddier. Je rappelle que Fabrice Brun, auteur de l'amendement n° 362, est député de l'Ardèche, un pays de vélo – comme d'ailleurs le mien, la Haute-Savoie. Mme la présidente de la commission a parfaitement expliqué l'objectif de son amendement. Je retire donc le mien pour me rallier au sien.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Merci cher collègue !

(L'amendement n° 362 est retiré.)

(L'amendement n° 2834 est adopté.)

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

Après l'article 22 bis

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 22 bis.

La parole est à M. Patrice Perrot, pour soutenir l'amendement n° 2277.

M. Patrice Perrot. Il est défendu.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis favorable à la philosophie de cet amendement, qui vise à promouvoir des voies de circulation spécifiques pour les piétons. Toutefois, il est de nombreuses voies, notamment dans certains centres-villes, où ce n'est pas possible. Je ne pense donc pas que l'on puisse créer une obligation générale et absolue. Avis plutôt défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Défavorable.

(L'amendement n° 2277 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n° 2835, 1293, 2836, 364 et 365, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2835, qui fait l'objet de deux sous-amendements.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Il me tient particulièrement à cœur, car il touche à l'application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie – loi LAURE. L'article L. 228-2 du code de l'environnement qui est issu de cette loi oblige à créer des itinéraires cyclables en cas de réalisation ou de rénovation de voies urbaines. Or, comme cela a été souligné lors de l'examen du texte en commission, l'actuelle rédaction de cet article est ambiguë, car elle peut laisser penser qu'il est possible de s'affranchir de l'obligation de réaliser ces itinéraires cyclables.

J'y suis d'autant plus sensible que, dans ma chère commune d'Amiens, ont eu lieu d'importants travaux de voirie : nous avons installé un BHNS – bus à haut niveau de service – et un réseau de chaleur qui auraient dû être l'occasion de réaliser des itinéraires cyclables sécurisés. Malheureusement, les réalisations sont très en-dessous de ce qu'il aurait fallu faire.

M. Guillaume Garot. Il faut que cela change !

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Les associations de cyclistes ont attaqué à la mairie mais ont du mal lui faire entendre raison et à obtenir gain de cause en raison, je l'ai dit, des ambiguïtés de la rédaction de la loi.

Ce sont là des occasions manquées de se doter d'itinéraires sécurisés qui permettraient de développer le vélo comme mode de transport quotidien. Je rappelle en effet que c'est la taille du réseau cyclable qui renforce l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens, et qui stimule la création d'une culture du vélo.

M. Guillaume Garot. Absolument !

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Dans des villes comme Strasbourg, Grenoble ou Bordeaux, plus de 12 % des travailleurs effectuent à vélo les trajets entre leur domicile et leur travail, alors que la moyenne nationale s'établit à 2 %. Or ces mêmes villes arrivent en tête du baromètre des villes cyclables réalisé en 2017 par la Fédération française des usagers de la bicyclette, pour la qualité de leurs aménagements.

Des avancées ont été faites en commission mais, pour que les dispositions issues de la loi LAURE soient pleinement appliquées, il nous faut encore apporter des garanties. Vingt ans après leur adoption, il serait temps ! Cet amendement tend donc à préciser que, comme l'a affirmé à de nombreuses reprises la jurisprudence administrative, les « besoins et contraintes de la circulation » se rapportent à la nature de l'aménagement cyclable, non à la décision de le réaliser. Nous avons déjà eu des débats à ce sujet.

C'est d'ailleurs bien le type d'aménagement cyclable à réaliser qui est visé par le plan de déplacements urbains, lorsque celui-ci existe : l'aménagement cyclable, pour sa part, est obligatoire en cas de réalisation ou de rénovation de voies urbaines.

L'amendement propose aussi d'indiquer, de façon non exhaustive, les formes d'aménagement que peuvent prendre les itinéraires cyclables en milieu urbain, en actualisant l'énumération qui a été faite lors de l'adoption de la loi LAURE. Les voies de bus pourraient par exemple être considérées comme des itinéraires cyclables si le bus peut y dépasser les vélos dans des conditions de sécurité suffisantes.

En effet, aujourd'hui, si les bus ont un peu de mal à dépasser les quelques vélos qui circulent dans les voies de bus, ce n'est pas très grave. Mais nous voulons qu'il y en ait beaucoup plus ! Il faut donc s'assurer que les bus pourront les dépasser facilement.

M. Jean-Paul Lecoq. À Paris, à vélo, on dépasse les autos !

Mme la présidente. Je suis saisie de deux sous-amendements, n° 3549 et 3550, pouvant faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour les soutenir.

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. Cet amendement vient d'être brillamment présenté par Mme la présidente Pompili. Nous avons longuement évoqué le sujet. J'y suis favorable, sous réserve de l'adoption de ces deux sous-amendements. Le sous-amendement n° 3550 est de précision rédactionnelle. Le n° 3549 vise à réintroduire les marquages au sol, mais uniquement pour les voies à sens unique et à une seule file pour lesquelles ils constituent parfois le seul aménagement cycliste réalisable.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Ramadier, pour soutenir l'amendement n° 1293.

M. Alain Ramadier. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 2836.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Il est défendu. J'espère qu'il tombera, si le précédent est adopté.

Mme la présidente. Les amendements n° 364 et 365 de M. Fabrice Brun sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. J'ai déjà donné un avis favorable à l'amendement n° 2835. Je demande le retrait des autres.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Je suis favorable à l'amendement n° 2835, sous réserve de l'adoption des deux sous-amendements.

Je tiens à souligner l'importance du *b)* de l'amendement, selon lequel une voie de bus peut être ouverte aux cyclistes « sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route ». Cette précision est très importante, car il ne faudrait pas que nous nous contentions de mettre des cyclistes dans des voies de bus sans les avoir aménagées à cet effet.

Je demande le retrait des autres amendements au profit de l'amendement n° 2835 sous-amendé.

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

M. Martial Saddier. Avant de retirer mes amendements, je souhaite faire une remarque. Comme d'autres dans cet hémicycle, j'étais maire il y a encore très peu de temps. J'avais hérité d'une ville dont l'urbanisation ne dépendait ni de moi, ni même de mes prédécesseurs : l'urbanisme, en effet, a souvent été pensé il y a un siècle ou un siècle et demi.

Dans ma commune comme dans beaucoup d'autres, la totalité du centre-ville est classé au titre des monuments historiques. Dans ce cas, il faut faire avec la continuité urbaine et l'étroitesse des rues.

On peut par conséquent être « pro vélo », comme on sait que je le suis – j'en fais la démonstration tous les week-ends –...

M. Guillaume Garot. Quelle forme !

M. Martial Saddier. ...et se retrouver maire d'une commune où, entre l'étroitesse des rues, l'architecte des Bâtiments de France et le classement au titre des monuments historiques, la rénovation d'une rue devient légèrement compliquée, sans parler de créer des pistes cyclables.

Il faut que le Parlement prenne conscience de tous les cas de figure. Dans le cas dont je parle, on peut parfaitement résoudre le problème en organisant un circuit cyclable en périphérie du centre-ville historique. Mais avec l'adoption de cet amendement, que se passera-t-il quand il faudra refaire les réseaux ?

Car on sait comment ça marche : la réfection des réseaux est l'occasion de refaire les rues, et d'en profiter le cas échéant pour les rendre semi-piétonnes ou piétonnes par exemple. Il ne faudrait pas rendre la vie impossible à des maires qui ont fait un travail remarquable et trouvé un équilibre entre la préservation de l'histoire, les contraintes imposées par l'architecte des Bâtiments de France et la volonté de favoriser des modes de déplacements doux comme le vélo.

(Les amendements n° 364 et 365 sont retirés.)

(L'amendement n° 1293 est retiré.)

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je ne vais pas rappeler toute mon histoire de maire, mais enfin, on peut être amené à exploser une rue pour refaire les réseaux d'assainissement et d'eau, ou pour installer de nouveaux réseaux, comme, lorsqu'on est très écologiste, des réseaux de chaleur avec des sources de chaleur différenciées, des réseaux de fibre optique, des réseaux destinés à assurer la sécurité en cas de problème sur une usine Seveso...

Dans tous ces cas, on touche à la route. Mais la présidente Pompili a indiqué que lorsque des réseaux ont été installés à Amiens, on n'en a pas profité pour aménager des voies cyclables : je considère pour ma part que tant qu'on ne change pas le profil de la route, tant qu'il ne s'agit que de faire un trou et le reboucher, on ne peut pas imposer à un maire de repenser la route avec, par exemple, des voies en site propre pour les vélos.

Je suis convaincu de l'intérêt du vélo, et je fais réaliser des voies cyclables. Mais on ne peut imposer aux municipalités de tels travaux d'aménagement dès qu'elles ont besoin de toucher à une route. Imaginez les coûts que cela représente !

En outre, cela obligerait à utiliser du goudron, ce qui est tout de même contraire aux idées de la présidente Pompili en matière d'utilisation du carbone... Il faut savoir ce qu'on veut ! Tel est le léger bémol que je souhaitais apporter.

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

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il y a de nombreuses formes d'aménagements cyclables, et il est toujours possible de trouver la sienne.

Par ailleurs, mon amendement n'introduit pas cette disposition dans la loi : elle s'y trouve depuis vingt ans. Et il ne s'agit pas des cas où on fait un trou dans la rue pour mettre un tuyau, mais des réalisations ou rénovations de voies urbaines. C'est très clair.

M. Jean-Paul Lecoq. Vous donniez l'exemple d'Amiens !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Pour Amiens, je relaie, avec grand plaisir, ce que disent par exemple l'association Véloxygène, qui n'en peut plus, ainsi que beaucoup de mes collègues et amis qui se déplacent à vélo. Mais à Amiens, c'est tout le centre-ville qui a été refait ! C'est en même temps un BHNS et un réseau de chaleur qui ont été installés. Je vous invite à vous y rendre !

M. Jean-Paul Lecoq. J'y vais souvent !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. J'ai ajouté que j'avais retiré de la liste des aménagements cyclables les marquages au sol, pour se préserver de ce que font certains maires qui se contentent de peindre trois bandes et un vélo sur le sol, ce qui ne résout rien et ne constitue pas une voie cyclable.

J'entends toutefois les objections qui ont pu être faites à ce sujet. Le compromis qu'a trouvé M. le rapporteur me paraît satisfaisant : les marquages au sol sont réservés à certains cas bien précis, quand il ne peut y avoir qu'une voie de circulation car les routes sont étroites. Dans ce cas, cela permet de bien identifier les choses. Je trouve que les différents éléments du dispositif se complètent bien.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais signaler qu'il est également possible de réaliser des zones de rencontre, qui permettent d'apaiser la circulation sans aménagements coûteux.

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

Mme Valérie Lacroute. Vous avez été très précise, madame la présidente Pompili. Ces dernières années, on a effectivement vu fleurir les cas où les maires se contentaient, pour tout schéma de pistes cyclables, de faire peindre des bandes pour pouvoir circuler à contresens, mais sur des routes juste assez larges pour le passage d'une voiture. Le vélo vient en contresens de la voiture, et ils ne peuvent pas se croiser !

Ces maires avaient le sentiment d'avoir aménagé des pistes cyclables pour les vélos, mais c'était finalement dix fois plus dangereux que de ne rien faire.

M. Jean-Paul Lecoq. Ça, c'est la description de Paris !

Mme Valérie Lacroute. On peut dans ces cas effectivement imaginer un circuit vélo à l'extérieur du cœur de ville. Quoi qu'il en soit, il faut absolument régler ce sujet : ce n'est pas avec une simple bande de peinture que l'on va aménager des pistes cyclables dans les centres-villes. Moi aussi, j'ai été maire d'une commune où, on aura beau faire ce qu'on

voudra, on ne pourra pas élargir la voirie. La bande de peinture ne sert vraiment à rien dans ce cas, il faut encadrer cela.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Pour ma part, s'il faut choisir, je préfère réserver les périphériques aux voitures et le centre-ville aux vélos. S'il n'y a pas la place pour les deux, ce n'est pas le vélo qu'il faut envoyer en périphérie! D'ailleurs, je trouve que la circulation des vélos à contresens apaise les villes, quand tout est bien signalé: elle oblige les gens à ralentir. Et le chemin le plus court est bien le meilleur pour le vélo!

M. Martial Saddier. Toutes les villes n'ont pas de périphérique!

M. Jean-Paul Lecoq. Je parlais des périphériques à vélos!

(Le sous-amendement n° 3549 est adopté.)

(Le sous-amendement n° 3550 est adopté.)

(L'amendement n° 2835, sous-amendé, est adopté et l'amendement n° 2836 tombe.)

Mme la présidente. L'amendement n° 234 de Mme Valérie Beauvais est défendu.

Quel est l'avis de la commission?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit d'un amendement qui définit les itinéraires mixtes piétons-cyclistes mais qui ne crée pas véritablement de règle de droit les concernant. Il comporte une disposition de niveau réglementaire. Par ailleurs, les maires peuvent d'ores et déjà créer de tels itinéraires. Demande de retrait, donc, ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 234 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 366 de M. Fabrice Brun est défendu.

Quel est l'avis de la commission?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'en demande le retrait, car il est à mon sens satisfait par le n° 2835 sous-amendé qui vient d'être adopté.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 366 est retiré.)

Article 22 ter

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 1294 et 3158, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Alain Ramadier, pour soutenir l'amendement n° 1294.

M. Alain Ramadier. Il est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° 3158 de M. Jean-Luc Fugit est rédactionnel.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 1294?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'en demande le retrait car il va être en tout point satisfait. En outre, le II pourrait être plus précis et mentionner que l'étude préalable est rendue publique sans délai, ainsi que le propose l'amendement n° 2837 de Mme Pompili qui va venir. Demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis sur l'amendement n° 1294. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 3158.

(L'amendement n° 1294 est retiré.)

(L'amendement n° 3158 est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 1659 de Mme Danielle Brulebois est défendu.

Quel est l'avis de la commission?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement est largement satisfait par la rédaction actuelle de l'article 22 ter ainsi que par des amendements qui vont venir en discussion: j'en demande donc le retrait.

(L'amendement n° 1659 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 367 de M. Fabrice Brun est défendu.

Quel est l'avis de la commission?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'en demande le retrait, car il se réfère au texte initial du projet de loi. Il est satisfait par des amendements qui ont été adoptés en commission et le sera aussi par l'amendement n° 2837 que j'ai déjà annoncé. À défaut de retrait, l'avis serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 367 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 1354.

Mme Monica Michel. Je le présente en l'absence de mon collègue Jean-François Cesarini: il propose que les riverains soient associés, lors des rénovations ou des réaménagements de voies interurbaines, à l'évaluation de leurs besoins d'itinéraires cyclables.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il me semble que cet amendement est satisfait par les dispositions de droit commun du code de l'environnement en matière de participation du public, qui prévoient les modalités d'enquête publique et de débat public en cas de travaux d'aménagement importants: autant de situations que nous avons assez souvent vécues dans nos territoires. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

Mme la présidente. Madame Michel, l'amendement est-il retiré ?

Mme Monica Michel. Si je peux me permettre, il est question ici de besoins d'itinéraires cyclables. M. Cesarini souhaite que l'amendement soit maintenu.

(L'amendement n° 1354 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Perrot, pour soutenir l'amendement n° 2276.

M. Patrice Perrot. Il a été déposé par Mme Laurence Maillart-Méhaignerie et vise à obliger le gestionnaire de voirie à évaluer le besoin d'un aménagement ou d'un itinéraire piéton à l'occasion des réalisations ou réaménagements de voies interurbaines. Cela permettrait, lorsque c'est pertinent, d'intégrer dans les déplacements interurbains un itinéraire piéton.

L'objet est à la fois d'inciter à la mobilité propre et active et de sécuriser les déplacements piétons. Certains trajets interurbains étant fréquemment empruntés par les piétons, il convient de sécuriser leurs déplacements au cours des opérations de réaménagement.

L'obligation ne concerne que l'évaluation du besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire piéton, ainsi que sa faisabilité technique et financière.

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

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. L'idée est de ne pas imposer d'obligation générale en matière d'étude de faisabilité. Pour faire simple, il s'agit de gagner un peu de temps. Avis donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

(L'amendement n° 2276 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n° 1882, 2606 et 2837.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1882.

M. Bertrand Pancher. Cet article 22 ter est intéressant parce qu'il précise qu'à l'occasion de réaménagements ou de réalisations de voies interurbaines, la collectivité ou l'organisme qui gère la voirie évalue « le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable, sa faisabilité technique et financière ».

Il n'y a ni contrainte ni sanction : nous verrons donc comment ce texte entrera progressivement en application, mais nous pensons qu'il serait nécessaire que cette évaluation soit au moins rendue publique dès sa finalisation, de façon à lui donner plus de poids, notamment en matière de faisabilité technique et financière de l'aménagement.

Cela permettrait d'ailleurs à toutes les organisations qui suivent ces questions de voies cyclables d'avoir leur mot à dire, si elles considéraient que ces évaluations étaient insuffisantes : c'est donc vraiment un gage de réussite de cet article.

Je ne voudrais pas, madame la ministre, que dans un an, lorsque nous engagerons, comme je l'espère madame la présidente de la commission, une mission d'application de la loi, on constate qu'en définitive cet article est resté lettre morte.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-René Cazeneuve, pour soutenir l'amendement identique n° 2606.

M. Jean-René Cazeneuve. Même amendement, même argument. Je précise que le souci de transparence vis-à-vis des citoyens, que la volonté de les embarquer et de les associer nous paraissent effectivement très importants : dès que cette étude est disponible, il faut la rendre publique.

Mme la présidente. La parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement identique n° 2837.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. J'ajoute juste que 60 % des accidents mortels impliquant un cycliste ont lieu hors agglomération. Nous avons donc vraiment besoin de réaliser ces itinéraires cyclables sécurisés interurbains.

Je rejoins Bertrand Pancher : à un moment, il faut cesser de se payer de mots. On ne peut rien faire sans un minimum de contraintes, sans un minimum de transparence, et surtout sans un minimum de comptes à rendre. Si ces amendements sont adoptés, les gestionnaires qui mènent les études seront obligés de les rendre publiques. Il sera alors possible de voir si les efforts qui doivent être faits sont faits. Ce sera une très bonne chose.

(Les amendements identiques n° 1882, 2606 et 2837, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 2838 et 3159.

La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2838.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Suite à l'examen en commission, l'article L. 228-3 du code de l'environnement dispose que lorsque l'évaluation réalisée par le gestionnaire de voirie conclut à l'existence d'un besoin et à une faisabilité technique et financière, l'aménagement ou l'itinéraire cyclable « est réalisé ».

Cependant, il convient de préciser que c'est bien l'existence d'un besoin qui prévaut, dans la décision de réaliser ou non un aménagement ou un itinéraire cyclable : d'éventuelles difficultés techniques ou financières ne sauraient remettre en question leur création.

Cet amendement répond d'abord un enjeu de sécurité, puisque, je le rappelle, les voies interurbaines sont celles où la mortalité des cyclistes est la plus importante. Il répond également à un enjeu de promotion des mobilités actives : pour développer réellement l'utilisation du vélo et stimuler l'émergence d'une culture vélo, il faut un maillage territorial en itinéraires cyclables sécurisés. Je l'ai à mon sens répété suffisamment ce soir, je m'arrête donc là.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3159.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est identique au précédent, et l'avis est favorable car c'est un sujet que nous avons décidé en commission de retravailler en vue de la séance publique. Je me réjouis que nous y soyons arrivés.

Et, puisque nous en arrivons presque à la fin de tous ces amendements autour du vélo, je me réjouis que nous ayons pu commencer à mettre la France à vélo, si je puis m'exprimer ainsi. Pour rejoindre M. Saddier qui parlait de sport tout à l'heure, j'espère qu'avec tous ces efforts, et après trente-quatre ans d'attente, nous aurons bientôt un vainqueur français en jaune à l'arrivée du Tour de France à Paris!

(Les amendements identiques n^{os} 2838 et 3159, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 3170 de M. Jean-Luc Fugit est de cohérence.

(L'amendement n^o 3170, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 3160 de M. Jean-Luc Fugit, est un amendement de coordination.

(L'amendement n^o 3160, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 2839 qui fait l'objet d'un sous-amendement n^o 3572.

La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il s'agit toujours du maillage territorial d'itinéraires cyclables sécurisé sur les voies interurbaines. Si une évaluation du besoin ou de la faisabilité technique et financière des aménagements ou itinéraires cyclables est requise, cette évaluation n'est pas nécessaire pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans les plans de mobilité et de mobilité rurale, dans les SRADDET ou dans le schéma national des véloroutes.

Cet amendement propose donc que le besoin et la faisabilité technique et financière des aménagements ou itinéraires cyclables inscrits dans ces plans soit réputée avérée – pour qu'on ne les oublie pas!

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir le sous-amendement n^o 3572.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il précise que c'est le besoin qui est réputé avéré si l'itinéraire cyclable concerné est inscrit à un plan ou à un schéma. En effet, l'inscription d'un itinéraire à un plan ou à un schéma n'est pas systématiquement accompagnée d'une étude de faisabilité financière et technique. On ne peut donc pas présager de ces dernières.

C'est la raison pour laquelle j'ai proposé ce sous-amendement. Sous réserve de son adoption, je donnerai un avis favorable à l'amendement n^o 2839 de Madame Pompili, identique au n^o 1295 de M. Lurton qui n'a pas été défendu.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable, sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

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

M. Martial Saddier. Excusez-moi, je pédale un peu dans le vide. Nous sommes d'accord sur tout, et nous avons voté tous les amendements, mais j'avais cru comprendre, dans les amendements que nous avons votés il y a trois minutes, que le problème financier ne devait pas être un obstacle. Or dans celui-ci, je n'ai pas bien saisi s'il y avait une obligation d'assurer les financements. Pourriez-vous être plus clairs?

Si je traduis les amendements votés tout à l'heure, une collectivité territoriale ne pourra plus se réfugier derrière un problème financier pour s'abstenir de réaliser un aménagement cyclable. Ce n'est quand même pas rien! Le dernier amendement va-t-il dans le même sens?

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

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Les amendements sont liés les uns aux autres. Pour justifier des travaux créant des voies interurbaines, il faut que le besoin en soit avéré. Il faut aussi que la faisabilité technique et financière ait fait l'objet d'une étude qui doit, selon les amendements que nous venons de voter, être rendue publique.

L'objet de l'amendement dont nous sommes en train de discuter, c'est d'éviter de faire des études en double. On considère que, lorsque des voies cyclables interurbaines sont déjà inscrites dans des SRADDET ou dans des plans de mobilité, il n'est pas nécessaire de prouver une deuxième fois leur faisabilité, ou que le besoin est avéré. C'est juste pour éviter de faire deux fois la même chose.

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

M. Martial Saddier. Ma question a peut-être été jugée inutile au départ mais, à mon avis, la clarification sera utile à quelques-uns, y compris pour le contrôle de légalité.

(Le sous-amendement n^o 3572 est adopté.)

(L'amendement n^o 2839, sous-amendé, est adopté.)

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

Après l'article 22 ter

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 1800, 1296 et 2840, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha, pour soutenir l'amendement n^o 1800.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Il est issu d'échanges avec Mme la présidente de la commission, mais aussi avec Mme la ministre, ainsi que la Fédération française des usagers de la bicyclette.

Il vise à élargir la portée de l'obligation posée à l'article L. 228-2 du code de l'environnement, qui ne trouve d'application que lorsqu'une voie est créée ou renouvelée. L'échéance fixée à 2027 est conforme à l'intention initiale du législateur lors du vote de la loi cadre sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, qui envisageait une période de trente ans pour que toutes les communes soient dotées d'aménagements cyclables sécurisés. Les voies urbaines qui n'auraient pas

fait l'objet d'une rénovation d'ici 2027 devront donc satisfaire à l'obligation de comporter des itinéraires cyclables, et ce même si la commune a transféré sa compétence voirie à un établissement public de coopération intercommunale.

Mme la présidente. L'amendement n° 1296 de M. Gilles Lurton est défendu.

Je suis saisie d'un amendement n° 2840, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3558.

La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il repose sur le même argumentaire et vise à maintenir et préserver la continuité des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes, quand ils sont affectés par des créations ou des réhabilitations d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir le sous-amendement n° 3558.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il renforce le principe de l'amendement de Mme Pompili, en précisant ses conditions d'application.

Quant à l'amendement de M. Gouffier-Cha, il est positif et exprime une intention intéressante, mais il porte sur les aménagements à venir, ce qui me semble un peu excessif. L'idée est plutôt de maintenir la continuité des aménagements existants. Je demande donc son retrait au profit de celui de Mme Pompili, auquel le sous-amendement apportera un certain nombre de précisions. Voilà pour faire court, mais je peux aller plus loin si vous le souhaitez.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je demande le retrait des premiers amendements au profit du n° 2840, sous réserve de l'adoption du sous-amendement. L'idée reste la même, mais la formulation est plus précise.

(L'amendement n° 1800 est retiré.)

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

M. Martial Saddier. Juste une remarque – car nous avons constamment soutenu le Gouvernement depuis le début de l'après-midi : ça va finir par être suspect ! *(Sourires)*. J'observe donc que l'exposé sommaire de Mme Pompili fait référence à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF – et au fonds destiné à remédier aux interruptions des voies cyclables et piétonnes résultant de nouvelles infrastructures.

N'oublions pas qu'à ce stade l'AFITF fait face à un gap budgétaire : il conviendra donc, pour que cet amendement soit crédible, que des solutions pérennes soient trouvées pour le financement de l'AFITF.

M. Bertrand Pancher. On aura de bonnes nouvelles la semaine prochaine, espérons-le !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le père Noël va passer, qui sait ?

(L'amendement n° 1296 est retiré.)

(Le sous-amendement n° 3558 est adopté.)

(L'amendement n° 2840, sous-amendé, est adopté.)

Article 23

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. L'article 23 vise, vous l'avez dit, à faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge électrique et en hydrogène, en clarifiant notamment le statut juridique des opérateurs d'infrastructures de recharge. Cet article précise notamment que cette activité constitue une prestation de service, non une fourniture d'électricité.

Je profite de cette occasion pour souligner le travail réalisé en commission par l'ensemble de mes collègues, en particulier par Saïd Ahamada, député de Marseille, afin de lutter contre la pollution des ports qui, vous le savez, a des conséquences lourdes sur la qualité de vie et sur la santé des habitants. Une étude récente a montré que Marseille était le huitième port le plus pollué d'Europe. Il y a donc urgence à agir. Les acteurs locaux l'ont compris, et nous l'avons compris aussi.

C'est pourquoi, par cet article, nous encourageons et facilitons la recharge électrique des navires dans les ports afin, et c'est tout l'objectif, de favoriser la transition écologique et de réduire les gaz à effet de serre émis par le transport maritime.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 2297 et 3149.

La parole est à M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour soutenir l'amendement n° 2297.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Il propose de créer une dérogation pour autoriser le raccordement indirect de bornes afin d'encourager les solutions innovantes. Certains acteurs, comme Enedis, utilisent en effet le réseau d'éclairage public pour brancher et proposer aux usagers des bornes de recharge pour véhicules électriques. Ce type de raccordement indirect d'infrastructures de recharge est cependant dérogaire au code de l'énergie. Il doit donc être spécifiquement autorisé par la loi.

La Cour de cassation, dans un arrêt rendu le 4 septembre 2018, a en effet rappelé que le raccordement de clients finaux doit normalement s'opérer directement sur le réseau public de distribution, sauf s'il s'inscrit dans le cadre de dérogations prévues par la loi. D'où cet amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 3149 de M. Jean-Luc Fugit est défendu.

(Les amendements identiques n° 2297 et 3149, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2740 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le projet de loi vise à porter de 40 % à 75 % la prise en charge des coûts de raccordement des infrastructures publiques de recharge électrique par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité – TURPE. Cette mesure a été prévue pour une durée

de trois ans mais, le projet de loi ayant pris du retard, cet amendement propose de proroger l'application de cette disposition jusqu'à la fin de l'année 2022, contre 2021 dans le projet initial.

En commission, madame la ministre, vous vous êtes montrée favorable à cette prorogation, y compris pour une période supérieure à trois ans, à condition de la réserver aux territoires qui auront élaboré un schéma directeur de déploiement. Or, j'ai peur qu'avec des élections locales en 2020, il ne se passe pas grand-chose avant cette date. Ensuite, la réflexion prendra du temps.

C'est pourquoi je réitère ma proposition de prorogation jusqu'en 2022, ce qui n'empêche pas de prévoir une période plus longue encore – 2025, par exemple – pour les territoires sous-équipés.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Alors que nous abordons cette série d'amendements, il ne me semble pas inutile de rappeler rapidement l'état du droit en matière de taux de réflexion.

Afin d'encourager le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables, le 2^o du I de l'article 23 du projet de loi initial – devenu I bis – comporte une mesure d'aide transitoire dérogeant à la limitation de droit commun, prévue à l'article L. 341-2 du code de l'énergie, qui plafonne à 40 % la prise en charge des coûts de raccordement aux réseaux.

Cet alinéa prévoit en effet de porter ce plafond de prise en charge à 75 % des coûts de raccordement, afin d'encourager le déploiement des bornes de recharge. Cette dérogation ne vaudrait que pour les bornes de recharge qui sont situées sur l'espace public. Conformément au droit commun, l'alinéa prévoit que le taux effectif de prise en charge sera déterminé par l'autorité administrative, après avis de la Commission de régulation de l'énergie – CRE. La détermination de ce taux devra notamment se fonder sur le niveau de puissance de cette infrastructure.

L'amendement de la commission des affaires économiques vise à proroger cet abattement jusqu'au 31 décembre 2022. J'en suggère le retrait, car il est satisfait par les amendements n^{os} 2297 et 3149 que nous venons d'adopter, sous réserve de l'élaboration d'un schéma local de déploiement des infrastructures.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. Les collectivités ont tout de même jusqu'à décembre 2021 pour élaborer leurs schémas. Cela me paraît raisonnable !

(L'amendement n^o 2740 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 1178.

M. Bertrand Pancher. Nous aurons tout à l'heure un débat intéressant sur le plan de financement des infrastructures de recharge : c'est tout à fait stratégique, comme nous l'avons déjà dit en commission.

Les objectifs européens, qui sont maintenant aussi nationaux, assignés aux constructeurs automobiles sont ambitieux, puisqu'il s'agit de réduire de 37,5 % les émissions de dioxyde de carbone des voitures neuves d'ici à 2030. Ils constituent

un vrai défi pour la filière automobile, qui s'est vivement élevée contre ces chiffres, qu'elle considère comme trop difficiles à atteindre. Les constructeurs se disent toutefois prêts à se lancer dans l'aventure, à condition que les pouvoirs publics fassent le maximum pour déployer des bornes de recharge électrique.

Nous disposons aujourd'hui de 26 155 bornes de recharge électriques ouvertes au public ; le contrat stratégique de filière en prévoit, vous le savez, 100 000 pour 2022. La pente est vraiment raide ! Mais, sans ces infrastructures, la transformation de la filière automobile et le passage aux voitures propres – hybrides ou électriques – n'auront pas lieu. C'est donc un sujet essentiel, et l'article 23 sera déterminant pour parvenir à entraîner la filière.

Parmi les véhicules à recharger, il y a les véhicules de transport en commun dits de catégorie M2 et M3. Cet amendement vise à ce qu'ils soient intégrés aux bénéficiaires de la prise en charge à 75 % du raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité. En effet, des objectifs ambitieux ont également été fixés pour les véhicules de transport en commun. Il est donc juste de les faire bénéficier d'aides financières.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends l'intention de cet amendement, mais il ne peut être adopté tel quel, car il fait référence à des catégories de véhicules qui relèvent du niveau réglementaire. En revanche il sera satisfait par votre propre amendement n^o 2225, auquel je donnerai un avis favorable lorsqu'il viendra en discussion. Je suggère donc le retrait.

M. Bertrand Pancher. Ah, très bien !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Pancher, l'amendement est-il retiré ?

M. Bertrand Pancher. Mais oui, avec plaisir ! *(Sourires.)*

(L'amendement n^o 1178 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 2691 de M. Saïd Ahamada est défendu.

(L'amendement n^o 2691, ayant reçu un avis défavorable de la commission et du Gouvernement, est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 2225.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement tend à inscrire dans le texte que « Le maximum de la prise en charge est également fixé à 75 % pour les demandes de raccordement, adressées entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2022, concernant des ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transports publics de personnes routiers. Le niveau de la prise en charge peut être différencié par niveau de puissance. »

Cette mesure vise à faciliter l'atteinte des objectifs de renouvellement des parcs d'autobus et d'autocar pour les collectivités territoriales et leurs groupements. Il ne nous dispensera pas d'un débat plus large sur les bornes destinées à l'ensemble des véhicules.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis favorable, comme je l'ai dit tout à l'heure : cet amendement permettra d'encourager l'utilisation de véhicules moins polluants pour les transports publics de personnes.

(L'amendement n° 2225, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 1355.

Mme Monica Michel. La possibilité d'utiliser les batteries des véhicules électriques pour stocker et déstocker l'électricité à la demande du gestionnaire du réseau est un moyen très efficace d'améliorer la stabilité du réseau électrique dans un futur où les énergies renouvelables intermittentes sont amenées à prendre une part importante dans notre mix électrique. Les nouvelles bornes de recharge devraient donc être d'ores et déjà bidirectionnelles, pour anticiper la montée en puissance du *vehicle to grid*.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement subordonne l'abattement sur le TURPE à la bidirectionnalité des bornes installées.

Les véhicules électriques et hybrides rechargeables peuvent en effet constituer une ressource pour le réseau d'électricité : leurs batteries fournissent un mécanisme de stockage de l'électricité. Le chargement de ces véhicules en électricité peut être piloté pour s'accomplir dans les périodes où la demande d'électricité est moins forte ; inversement, les batteries des voitures peuvent stocker de l'électricité et la restituer au réseau quand la demande d'électricité est particulièrement forte, dans une logique de bidirectionnalité des flux.

Ces options technologies sont certainement amenées à se développer. Toutefois, les bornes bidirectionnelles sont encore beaucoup plus onéreuses que les bornes classiques. Je crains donc que, paradoxalement, cet amendement ne ralentisse le déploiement des bornes de recharge publiques. Je préfère donc en demander le retrait. Sinon, avis défavorable.

(L'amendement n° 1355, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 1356 et 1357, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Monica Michel, pour les soutenir.

Mme Monica Michel. L'objectif d'interdiction des voitures à motorisation thermique en 2040 et l'objectif de neutralité carbone en 2050 sont très ambitieux, et imposent d'accélérer fortement le déploiement du véhicule électrique. C'est pourquoi nous vous proposons d'accroître le nombre d'emplacements équipés dans les parcs de stationnement des bâtiments neufs. L'amendement n° 1356 propose un

ratio d'un emplacement sur deux équipé, et l'amendement n° 1357 un ratio de un sur trois, au lieu du ratio de un sur cinq prévu par le texte.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je rappelle que les alinéas 12 et suivants de cet article sont la transposition de la directive 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique. Cette dernière prévoit le pré-équipement d'une place sur cinq dans les nouveaux bâtiments non résidentiels. Objectivement, cela me semble suffisant, compte tenu de la part des véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les ventes de véhicules neufs, et malgré les perspectives de croissance à l'avenir. Demande de retrait, ou avis défavorable.

M. Jean-Paul Lecoq. Pourtant, monsieur le rapporteur, vous disiez hier qu'un véhicule électrique ne coûtait presque rien, et que tous les pauvres pouvaient en acheter !

Mme la présidente. Monsieur Lecoq, s'il vous plaît. Si vous me demandez la parole, je vous la donnerai.

M. Jean-Paul Lecoq. J'économise mon temps de parole, madame la présidente ! *(Sourires.)*

(Les amendements n° 1356 et 1357, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n° 2862.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement rédactionnel propose d'adopter une rédaction similaire à celle de la directive 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement sera satisfait par un amendement n° 3561 que je présenterai dans quelques instants au nom de la commission. Demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2862 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 375 de Mme Patricia Mirallès est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Ces précisions vont au-delà de ce que demande la directive européenne : une telle surtransposition ne paraît pas opportune.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 375 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3561 de la commission du développement durable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le présent amendement vise à rendre plus systématique le pré-équipement des emplacements de stationnement lors d'une obligation déclenchée par des travaux de rénovations importants, afin d'éviter qu'une lecture stricte de la loi ne permette d'éluder l'obligation. Il est ainsi proposé de rapprocher la rédaction du projet de loi de celle de la directive européenne.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis favorable.

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

M. Martial Saddier. Je saisis l'occasion du vote il y a quelques instants de l'amendement n° 2225 de M. Pancher pour appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que certaines régions font pour leurs transports en commun le choix du GNV – gaz naturel pour véhicules. Ce n'est pas un choix contre l'électrique : ce carburant est le mieux adapté, dans l'état de la technique, aux cas de températures très basses et de pentes fortes. D'ici à la fin de la discussion de ce texte, il serait donc souhaitable pour l'égalité des territoires que les alimentations des transports publics qui utilisent le GNV bénéficient des mêmes avantages que les véhicules électriques.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement, vous le savez, soutient le GNV, en particulier le bioGNV. Les dispositifs de suramortissement ont été prolongés jusqu'à la fin de 2021. Par ailleurs, des programmes pour les certificats d'économies d'énergie existent, pour le renouvellement des flottes de bus en bus propres.

Nous n'avons pas identifié de spécificités ou de surcoûts s'agissant de l'alimentation et du raccordement. Si vous avez des éléments sur ce sujet, je vous invite à nous les communiquer très vite.

(L'amendement n° 3561 est adopté, et les amendements n°s 377 et 2867 tombent.)

Mme la présidente. L'amendement n° 376 de Mme Patricia Mirallès est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Comme je l'ai dit précédemment, ces précisions ne semblent pas opportunes car elles vont au-delà de la directive européenne. Par ailleurs, leur champ d'application pourrait être très vaste. Ainsi, des travaux réalisés sur le toit d'un immeuble pourraient contraindre à équiper son parking en bornes électriques !

(L'amendement n° 376, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2873 de Mme Frédérique Lardet est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Cet amendement vise à énoncer un critère supplémentaire pour déclencher l'obligation de pré-équipement, en se fondant sur

le « pourcentage de l'enveloppe du bâtiment concerné ». J'y vois deux inconvénients. D'une part, la rédaction ne me semble pas très claire. D'autre part, nous avons déjà précisé, dans plusieurs amendements, les conditions d'existence de cette obligation de pré-équipement.

(L'amendement n° 2873, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur l'article 23, je suis saisie par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

L'amendement n° 378 de Mme Patricia Mirallès est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Le présent amendement restreint les critères qui donnent lieu à un pré-équipement obligatoire des bâtiments rénovés. Il s'agit d'abaisser à 20 %, contre 25 % de la valeur du bâtiment, le seuil à partir duquel la rénovation est considérée comme importante. Les rénovations seraient de la sorte plus nombreuses à donner lieu au pré-équipement des parkings. Toutefois, une telle extension risque d'englober des travaux de rénovation de trop faible importance, qui sont sans lien avec les fonctions de stationnement du bâtiment.

Nous ne souhaitons donc pas modifier ce seuil.

(L'amendement n° 378, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 379 de Mme Patricia Mirallès est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis, mêmes arguments.

(L'amendement n° 379, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2874 de Mme Frédérique Lardet est défendu.

(L'amendement n° 2874, ayant reçu un avis défavorable de la commission et du Gouvernement, est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 3153 rectifié.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il vise à renforcer, d'ici à 2025, les obligations d'équipement des parkings des bâtiments non résidentiels existants. Nous avons abordé ce sujet en commission.

Dans la rédaction actuelle du projet de loi, seule une place doit être équipée si le parking dispose de plus de vingt emplacements, et quelle que soit sa taille. Si une telle situation est satisfaisante pour un parking de vingt places, elle ne l'est pas pour un parking de cent places ! Par conséquent, l'amendement prévoit une place équipée par tranche de vingt places existantes.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ajoute que cette possibilité de renforcer les objectifs est prévue dans la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments.

(L'amendement n° 3153 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 1179 de M. Bertrand Pancher est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Cet amendement supprime la dispense d'obligation de travaux d'équipement des immeubles existants en cas de rénovation, si les coûts d'équipement représentent plus de 7 % du coût des travaux. Cette possibilité est pourtant expressément prévue dans la directive européenne que l'article 23 transpose.

Par ailleurs, il est sain de maintenir un plafond, pour que les travaux d'équipement en bornes de recharge ne représentent pas une part prépondérante du coût total des travaux. En effet, il s'agirait alors non plus de travaux de rénovation, mais de travaux d'équipement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Jean-Paul Lecoq. C'est à présent l'électricien qui s'adresse à vous, madame la ministre, puisque tel est mon métier. On sait que, dans les logements où les prises n'étaient pas assez nombreuses, les habitants utilisaient des multiprises pour raccorder toutes leurs machines, ce qui a causé nombre d'incendies. Aujourd'hui, les normes ont été modifiées pour assurer un nombre plus élevé de prises dans les nouveaux logements.

Compte tenu de votre manque de volonté pour installer des bornes dans les parkings ou adopter des amendements pourtant utiles, je redoute qu'à un moment donné, une petite start-up, du type de celles que vous soutenez en permanence, n'ait l'idée d'inventer une multiprise spécifique pour le chargement des voitures, qui risquerait de conduire à des incendies.

Ne riez pas, vous serez bien embêtés au premier incendie qui se déclenche dans un ensemble de vingt parkings avec dix voitures en train de charger avec des multiprises trafiquées.

J'espère que cette intervention ne sera pas décomptée de mon temps de parole : ce n'était pas l'opinion du député, mais l'avis technique de l'électricien ! *(Sourires.)*

(L'amendement n° 1179 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 380 de Mme Patricia Mirallès est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est moins intéressant que ce que vient de dire le représentant de la start-up Lecoq *(Sourires)* : en ramenant le taux de l'exemption de travaux à 5 %, on réduit le nombre de rénovations donnant lieu à pré-équipement, ce qui n'est pas souhaitable. En effet, si le

coût de l'équipement est de 600 euros pour un coût total de travaux de 10 000 euros, soit 6 % du coût total, les travaux d'équipement ne seront pas obligatoires.

Je suggère donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable car il ne convient pas d'abaisser ce taux.

(L'amendement n° 380, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 1358.

Mme Monica Michel. Pour décarboner le secteur des transports en développant l'usage des véhicules électriques, il est essentiel de mailler très étroitement le territoire en bornes de recherche électrique. Pour déclencher l'acte d'achat d'un véhicule électrique, la possibilité de recharger son véhicule sur son lieu de travail – et sans prise multiple je l'espère ! – est déterminante.

L'article 23 du projet de loi étend les obligations d'équipement, mais exclut les PME. L'intention est louable mais, dans la pratique, cela réservera le véhicule électrique aux salariés des grandes entreprises et aux habitants des métropoles bien équipées. Si l'on veut réussir le déploiement du véhicule électrique, il faut équiper tout le pays. Impliquer les PME dans cette transition est donc essentiel, car elles sont le maillon économique de proximité.

Cet amendement a donc pour objet d'exclure uniquement les PME de moins de 11 salariés, qui ne sont par ailleurs pas assujetties au versement mobilité, qui peut permettre de financer l'investissement des équipements en bornes de recharge.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement ramène le seuil d'exemption à 11 salariés, au lieu de 400 aujourd'hui. Dans la rédaction actuelle du projet de loi, les parkings d'entreprises de moins de 400 salariés n'auront pas à être pré-équipés. Cette exonération de travaux est prévue par la directive. Revenir dessus augmenterait substantiellement les obligations des petites et moyennes entreprises.

En outre, la rédaction de l'amendement aboutirait à définir les PME comme étant des entreprises de moins de 11 salariés...

Avis défavorable.

(L'amendement n° 1358, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2741 de la commission des affaires économiques.

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

Alors que, dans sa rédaction actuelle, l'article 23 dispense entièrement les parkings possédés et occupés par les PME, il est proposé de ne pas appliquer cette dérogation aux grands parkings possédés en copropriété par plusieurs PME. Dans ce cas, les coûts pourront en effet être mutualisés entre les entreprises.

Nous proposons de retenir un seuil de quarante places de stationnement, comme le prévoit actuellement le droit en vigueur.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Nous considérons qu'il n'est pas souhaitable de faire peser une charge supplémentaire sur les PME.

(L'amendement n° 2741, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 3132 et 3133 de M. Jean-Luc Fugit sont rédactionnels.

(Les amendements n°s 3132 et 3133, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 1335 de M. Pierre Vatin est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement qui oblige les stations services sur autoroute à s'équiper d'au moins deux bornes de recharge, ne paraît pas nécessaire. En effet, les candidats ne manquent pas pour l'installation de telles bornes : les opérateurs de stations-services, les concessionnaires et les spécialistes de la recharge électrique sont sur les rangs.

Par ailleurs, il existait un obstacle réglementaire à l'équipement en bornes de recharge des stations-services, lié à l'amortissement des frais en cas de changement de concessionnaire. Il est en voie d'être résolu par la voie réglementaire.

De plus, si l'on adoptait l'amendement, il faudrait indemniser les concessionnaires, ce qui signifierait, à terme, une augmentation potentielle des péages. En conséquence, la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les dispositions réglementaires qui permettent de poursuivre l'amortissement des installations après la fin de la concession ont été prises dans un arrêté du 27 janvier 2019. Nous avons donc levé les freins à l'investissement dans ces installations sur les aires d'autoroutes.

(L'amendement n° 1335 est retiré.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 23.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	35
Nombre de suffrages exprimés	28
Majorité absolue	15
Pour l'adoption	28
contre	0

(L'article 23, amendé, est adopté, à l'unanimité.) (Applaudissements.)

Après l'article 23

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements portant article additionnel.

L'amendement n° 1592 de M. Thibault Bazin, qui fait l'objet de plusieurs sous-amendements, n'est pas défendu.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je le reprends !

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre pour soutenir les sous-amendements, n°s 3576, 3577 et 3578, pouvant faire l'objet d'une présentation groupée.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement approuve l'idée de permettre aux organismes HLM de mutualiser les aires de stationnement. Bien que la mutualisation soit déjà possible à droit constant, je comprends votre volonté d'en préciser les modalités. Toutefois, des modifications rédactionnelles me semblent nécessaires. Tel est l'objet des trois sous-amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement et sur les sous-amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'émet un avis favorable à l'amendement qui apporte une souplesse bienvenue ainsi qu'aux sous-amendements rédactionnels.

(Les sous-amendements n°s 3576, 3577 et 3578, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

(L'amendement n° 1592, sous-amendé, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Sylvain Maillard, pour soutenir l'amendement n° 2384.

M. Sylvain Maillard. Cet amendement vise à rappeler la nécessité de préserver des parkings gratuits aux abords des gares, en particulier celles de la banlieue parisienne, afin de faciliter l'usage du train pour nos compatriotes qui ont besoin d'une voiture pour les derniers kilomètres jusqu'à leur domicile.

C'est important parce que, ces derniers temps, en Île-de-France mais ailleurs aussi, les collectivités ont tendance à rendre les parkings payants. Moyennant quoi, les salariés choisissent d'effectuer en voiture la totalité du trajet entre leur domicile et leur travail en ville au lieu de laisser leur véhicule près des gares comme ils le faisaient auparavant.

Puisque de nombreuses gares seront construites pour le Grand Paris express, je souhaiterais que nous assurions la présence de parkings gratuits à proximité afin de favoriser le recours au transport collectif.

C'est un amendement de bon sens, me semble-t-il.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'intention est louable. Il est, en effet, souhaitable que des parkings de rabattement permettent à nos concitoyens de garer leur voiture et d'utiliser les transports en commun. Mais la rédaction de votre amendement est bien trop générale.

En outre, la construction de tels parkings dans les gares ou à leurs abords relève des AOM – autorités organisatrices de la mobilité. Elles peuvent, par exemple, donner accès gratuitement à des parkings de rabattement à ceux qui possèdent un abonnement de transports en commun.

M. Jean-Paul Lecoq. Les abonnements ne sont pas gratuits !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Laissons les collectivités libres de prendre de telles décisions. Le titre I^{er} du projet de loi renforce la gouvernance des autorités organisatrices. C'est au sein de celles-ci que les discussions pour favoriser l'intermodalité doivent se tenir.

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

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce sujet relève vraiment de la responsabilité des autorités organisatrices – Île-de-France Mobilités pour la région parisienne. Dans les autres régions, jusqu'à présent, les pôles d'échanges multimodaux pouvaient soulever des difficultés de coordination. Mais grâce au rôle réaffirmé de chef de file de la région et aux contrats opérationnels de mobilité qui visent à coordonner les différentes autorités organisatrices, tous les outils sont mis à disposition pour que la coordination permette d'assurer une offre de parkings de rabattement satisfaisante. Ensuite, il appartient aux autorités organisatrices de prendre les décisions. La loi ne peut pas aller aussi loin.

Je suis certaine que les autorités organisatrices vous auront entendu, et je ne doute pas qu'elles auront à cœur de développer des parkings de rabattement en nombre suffisant, accessibles avec un abonnement, par exemple.

Mme la présidente. La parole est à M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Je l'espère profondément, car ce sujet est important. Je suis certain que, dans les années qui viennent, vous appellerez, et les députés également, aux AOM d'être particulièrement vigilantes sur ce point. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 2384 est retiré.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 55, 276 et 988 sont identiques.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 55.

M. Martial Saddier. Cet amendement a été déposé par mon collègue Vincent Descoeur, député du Cantal, dont nous connaissons le combat pour le maintien des stations-service. Ce sujet peut paraître insignifiant vu de Paris, mais 6 000 stations-service couvrent le territoire national. Sans elles, dans certains départements, les habitants ne pourraient plus circuler.

Il est question de déployer de nouvelles sources d'énergie dans les territoires très ruraux, et le Cantal en fait partie. Plutôt que de créer de nouveaux points de distribution, l'amendement propose fort intelligemment de les installer dans les stations-service. Cette solution permettrait à la fois de développer les énergies propres et de maintenir, par cette diversification, les stations-service. On peut considérer comme un service public le fait de permettre aux citoyens de continuer à circuler.

L'amendement permet de soutenir financièrement le déploiement d'énergies propres à travers le réseau existant des 6 000 stations-service.

Mme la présidente. L'amendement n° 276 de M. David Lorion est défendu.

La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n° 988.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement propose de conditionner l'équipement des stations-service en vue de diversifier leur offre énergétique à la faisabilité économique et technique de l'opération d'installation. L'instauration de mécanismes d'aide à l'investissement est fondamentale pour maintenir un maillage équilibré du territoire en stations-service. Le réseau est indispensable pour garantir la sécurité des approvisionnements pour les Français, favoriser un accès équitable à la mobilité et contribuer ainsi au désenclavement des territoires.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement donne aux stations-service la mission de promouvoir la diversité du mix énergétique. Celles-ci seraient ainsi dans l'obligation de proposer des points de recharge du superéthanol et de l'hydrogène.

J'en conviens, il est nécessaire de réfléchir à l'avenir de nos stations-service, dont le nombre est passé en quelques années de 11 000 à 6 000. La situation devient préoccupante pour les habitants de certaines régions. Étant originaire du département de l'Aveyron, je comprends bien la motivation de M. Descoeur.

Toutefois, cet amendement ne me paraît pas apporter des solutions à cette difficulté. En effet, il soumettrait les stations-service à des obligations supplémentaires, susceptibles de fragiliser leur modèle économique.

En outre, il traite de la même manière des énergies dont la maturité est très différente, notamment l'électricité et l'hydrogène. La technologie de l'hydrogène comme carburant dans les véhicules est aujourd'hui loin d'être mûre. Et je fais partie de ceux qui croient à l'hydrogène – je suis à la fois vice-président du groupe d'études sur l'hydrogène et chimiste. Je parle, bien entendu, de l'hydrogène décarboné.

L'approche que vous proposez ne me semble pas être la bonne. Il serait préférable d'aider les stations-service à diversifier leur offre de services en matière de mobilité. Même si j'en comprends l'intention, on peut reprocher à votre amendement de proposer aux stations-service un modèle uniforme pour l'ensemble du territoire, qui ferait peser sur elles une contrainte trop forte.

Voilà pourquoi je vous invite à retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Je maintiens mon amendement, car il peut offrir une solution pour garantir aux automobilistes la possibilité de recharger leur voiture en électricité ou en hydrogène, mais aussi pour maintenir dans les territoires ruraux certains emplois et services qui risquent de disparaître.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Perrot.

M. Patrice Perrot. J'abonderai dans le même sens. Dans certains territoires retirés, telles que la circonscription de la Nièvre dont je suis l'élu, les stations-service sont un lieu multi-commerces de proximité. J'appelle également votre attention sur la nécessité de ne pas empêcher l'accès aux nouvelles énergies dont ces territoires ont aussi besoin.

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

M. Martial Saddier. Je maintiens l'amendement, car je n'ai pas l'accord de M. Descoeur pour le retirer.

Surtout, l'amendement va dans le sens que vous souhaitez – ou alors, je ne l'ai pas compris. Dans les départements très ruraux, la puissance publique va accompagner le déploiement de bornes de recharge en énergies renouvelables des véhicules de demain. Le propos de M. Descoeur semble plein de bon sens, et plusieurs collègues élus de départements ruraux l'approuvent : puisque de l'argent public doit financer le déploiement de bornes d'approvisionnement en énergies renouvelables, autant l'investir en priorité dans les points de distribution existants que sont les stations-service afin de les aider à se diversifier.

Il serait pour le moins paradoxal de consacrer de l'argent public à l'installation d'une borne de recharge pour les véhicules propres à 200 mètres d'une station-service qui, deux ans plus tard, deviendrait une friche comme nous en voyons tant, malheureusement, en traversant la France – vous avez déjà vu ces stations où des arbres poussent entre deux anciennes pompes à essence.

Ces stations-service sont presque un service public – j'ai employé le mot à dessein. Sans elles, les habitants ne peuvent plus circuler, et elles sont souvent le dernier commerce qui existe encore pour plusieurs villages.

Je pourrai presque faire le parallèle avec La Poste. Voyez ce que nous avons fait intelligemment, dans cet hémicycle, avec La Poste ? Plutôt que de voir fermer l'un après l'autre les bureaux de poste, nous avons accepté que, dans certains villages, soient regroupés au même endroit la poste, la banque, la mairie, etc. C'est le sens de l'amendement de M. Descoeur : s'il faut implanter une borne de recharge, faisons-le dans les stations-service qui existent. Elles fermeront peut-être dans trente ans ou cinquante, lorsque nous n'aurons plus besoin d'hydrocarbures, mais, en attendant, tout le monde sera gagnant.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous soulevez une question très pertinente, monsieur Saddier. Nous menons effectivement une politique de soutien au déploiement d'infrastructures de recharge et d'avitaillement, dont relèvent les facilités que nous allons accorder en matière de coûts de raccordement ainsi que d'autres dispositifs de soutien comme le programme ADVENIR – aide au développement des véhicules électriques grâce à de nouvelles infrastructures de recharge. Nous avons évoqué, par ailleurs, les différents schémas de déploiement d'infrastructures de recharge qui peuvent être établis par les autorités organisatrices de la mobilité ou les autorités organisatrices de la distribution d'électricité. Je pense que nous devons intégrer les stations-service et ce que vous en avez dit dans nos réflexions. Il faut que nous ayons cela bien en tête. Je prends le point, monsieur Saddier.

M. Martial Saddier. Merci, madame la ministre !

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

M. Martial Saddier. Je suis à deux doigts de réveiller Vincent Descoeur, qui est retourné dans le Cantal,...

M. Jean-Charles Colas-Roy. Il n'est pas encore arrivé ! Il roule à 80 kilomètres/heure ! (*Sourires.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Il serait allé plus vite à 90 !

M. Martial Saddier... pour lui faire part de votre réponse, dont je vous remercie.

Je pense que c'est un sujet très important pour tous les territoires. Pour ma part, je vis dans une zone plutôt urbaine, où il y a des enseignes de grande distribution et des stations-service. On ne mesure pas à quel point, dans certains départements, le maintien des stations-service sera primordial au cours de cette période de transition, qui durera encore quelques décennies.

Merci beaucoup, madame la ministre. Je pense que Vincent Descoeur prendra votre attache et celle de vos services pour voir quelle suite donner à votre réponse.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Perrot.

M. Patrice Perrot. Je précise que, dans la Nièvre, il faut parfois, aujourd'hui déjà, parcourir 20 ou 30 kilomètres pour faire un plein de carburant. Indépendamment du déploiement des bornes électriques et du programme de développement du SIEEEN – syndicat intercommunal d'énergies, d'équipement et d'environnement de la Nièvre –, il faut vraiment que l'on intègre cette dimension si l'on veut échapper à la tendance démographique que nous connaissons depuis une vingtaine d'années, voire la contrer.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je reproche à la proposition d'imposer une obligation et un modèle uniforme. Néanmoins, la question est des plus sérieuses. Si Alain Perea était présent, il dirait, avec l'accent de l'Aude – que je ne prendrai pas (*Sourires*) : « c'est un véritable sujet d'aménagement du territoire ».

Mme Élisabeth Borne, ministre. Absolument !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Mme la ministre, de même que le rapporteur pour avis Damien Adam – lui, en aparté – ont mentionné le programme ADVENIR. Les projets futurs pourront peut-être bénéficier aussi du soutien de l'Agence nationale de la cohésion des territoires.

L'idée est sans doute d'aller vers des stations multiservices, ...

Mme Valérie Lacroute et M. Martial Saddier. Oui, c'est notre demande !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. ...qui proposent, au-delà du commerce de proximité, des services du quotidien et de l'intermodalité, avec du covoiturage, des vélos et autres.

M. Martial Saddier. Comme on l'a fait pour La Poste !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Exactement. Et il faut insister sur le « s » qui est à la fin du mot « multiservices ».

M. Martial Saddier. Nous sommes d'accord !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est donc sûrement une voie à explorer. En tout cas, le sujet nous concerne tous, car c'est notre ruralité qui est en jeu. Comme le dit notre collègue Yolaine de Courson, mieux vaut une ruralité conquérante que gémissante. Cela peut faire partie des moyens permettant d'aller vers cette ruralité conquérante, chère à Mme de Courson.

M. Martial Saddier. Vous voyez que vous avez besoin de nous! (*Sourires.*)

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous n'avons jamais dit le contraire!

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Hammerer.

Mme Véronique Hammerer. Monsieur le rapporteur, la ruralité est chère à de nombreux autres membres de cette assemblée, pas seulement à Mme de Courson!

Pour ce qui est de l'amendement, il ne faut pas imposer cette mesure aujourd'hui, car cela pourrait créer des difficultés. N'oublions pas que les stations-service sont tenues par des indépendants, ce qui les distingue de La Poste.

En revanche, il faut mener une vraie politique d'aménagement du territoire – Alain Perea le dirait beaucoup mieux que moi – autour de cette idée, le cas échéant dans le cadre d'une AOM qui se constitue.

Il y a effectivement, dans nos campagnes, de nombreuses stations-service qui offrent des services multiples. Il faut leur permettre de s'ouvrir à cela. S'agissant des bornes électriques, pourquoi n'offrirait-on pas à ces indépendants les avantages dont bénéficient déjà les collectivités? Il ne faut pas que l'installation des bornes soit à leur charge, car ce serait un peu compliqué.

Sur mon territoire, nous avons la chance de disposer d'une station-service qui distribue du bioéthanol. Elle est la seule à le faire dans toute la Haute-Gironde, qui compte soixante-six communes, ce qui explique qu'elle soit bondée. Néanmoins, elle offre d'autres prestations, et cela fonctionne également.

Le rapporteur m'a devancée: on ne peut pas adopter l'amendement en l'état. Cependant, il faut mener une réflexion approfondie à ce sujet, je rejoins en cela M. Saddier.

M. Martial Saddier. Merci!

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Je pense qu'il vaut mieux utiliser l'existant que de créer du nouveau.

M. Martial Saddier. Mais oui!

Mme Valérie Lacroute. C'est du développement durable!

M. Martial Saddier. Et c'est moi qui l'ai dit le premier! (*Sourires.*)

Mme Pascale Boyer. Il y a effectivement une réflexion à mener sur les stations-service existantes, qui maillent le territoire, tout comme les gares. Il faut utiliser toutes les infrastructures existantes pour offrir d'autres services à la population.

Dans mon département, nous avons la chance de disposer d'un syndicat d'électricité qui s'emploie très activement à installer des bornes électriques pour mailler le territoire. Je

ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas aider les stations-services en les équipant de bornes. Il importe, je le répète, de maintenir l'existant plutôt que de chercher à créer du nouveau.

Par ailleurs, j'ai appris récemment qu'il existait des stations-service communales. On pourrait aussi y installer des bornes électriques.

(Les amendements identiques n^{os} 55, 276 et 988 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 370 et 1245, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 370 de M. Fabrice Brun est défendu.

L'amendement n^o 1245 de M. Vincent Rolland est également défendu.

(Les amendements n^{os} 370 et 1245, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Article 23 bis

(L'article 23 bis est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

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

Mme la présidente. La séance est reprise.

Article 23 ter

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. L'article 23 ter, qui a trait à la définition des carburants alternatifs, est le fruit d'un travail en bonne intelligence entre la commission des affaires économiques et la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, et leurs rapporteurs, Damien Adam et Jean-Luc Fugit. Il stabilise le cadre existant pour le développement d'infrastructures de recharge en carburants renouvelables, en consolidant les définitions applicables en France au regard des textes européens.

À l'heure où nous demandons des efforts nécessaires aux constructeurs automobiles, aux entreprises et à l'État, il est important de clarifier le texte de loi et de donner le maximum de stabilité et de visibilité juridique à l'ensemble des acteurs, en proposant une définition claire. Nous pouvons nous féliciter de ces avancées.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 2783 et 1175, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n^o 2783.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. En commission, nous avons adopté un amendement pour que les opérateurs d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs garantissent l'interopérabilité et l'itinérance des bornes de recharge. Or ces obligations concernent aussi bien les bornes publiques que privées. Pourtant, il importe de faire la distinction entre les infrastructures de recharge accessibles au public, qui doivent en effet être interopérables, et les bornes privées qui sont, par nature, réservées à leurs utilisateurs, comme les parkings d'entreprise.

Cet amendement vise donc à préciser que les obligations destinées à garantir l'interopérabilité des infrastructures de recharge ou de ravitaillement ne porteront que sur les infrastructures accessibles au public.

Mme la présidente. L'amendement n° 1175 de M. Bertrand Pancher est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis favorable sur l'amendement de M. Adam, qui me paraît plus complet, notamment en matière de coordination, que l'amendement n° 1175, dont je demande le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 1175 est retiré.)

(L'amendement n° 2783 est adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 3134 et 3135 de M. Jean-Luc Fugit sont rédactionnels.

(Les amendements n°s 3134 et 3135, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

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

Après l'article 23 ter

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 2782.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le développement des véhicules électriques implique une diffusion équilibrée des bornes de recharge sur le territoire. Pour rappel, aux yeux de nos concitoyens, l'absence supposée de bornes de recharge est le premier frein à la mobilité électrique. L'amendement n° 2782 propose d'y remédier par l'élaboration de schémas territoriaux de développement des bornes de recharge de véhicules électriques.

Ces schémas, non contraignants, permettront de répondre aux besoins liés aux trafics locaux et de transit des territoires. Ils pourront être mis en place par les EPCI – établissements publics de coopération intercommunale –, les AOM ou les AOODE – autorités organisatrices de la distribution d'énergie –, selon que les unes ou les autres sont compétentes. Les schémas devront notamment être élaborés en concertation avec les gestionnaires de réseaux de distribution. Ils s'appuieront sur des données concernant l'usage des infrastructures de recharge existantes, telles que la fréquence, la durée de la charge, le nombre d'utilisateurs, qui seront fournies par les opérateurs des infrastructures.

Afin d'inciter les territoires à élaborer de tels schémas, il est proposé que les bornes prévues par le schéma pourront bénéficier d'une réfaction sur leurs coûts de raccordement à hauteur de 75 % jusqu'au 31 décembre 2025.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Étant cosignataire de cet amendement, je ne peux qu'y être favorable.

(L'amendement n° 2782, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Article 24

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 2744.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Aujourd'hui, obtenir l'autorisation d'installer une borne de recharge dans sa copropriété est un véritable chemin de croix. Entre la demande initiale d'un locataire ou occupant de bonne foi et la réponse du syndic, le droit autorise un délai maximal de dix-huit mois, durée manifestement incompatible avec le délai d'acquisition d'un nouveau véhicule.

Je propose de réduire le temps de réponse du syndic à trois mois, ce qui semble suffisant pour lui permettre de prendre connaissance des intentions du copropriétaire, d'étudier la faisabilité des travaux et, le cas échéant, de déposer un recours contre le « droit à la prise » en le fondant sur un motif sérieux et légitime.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je partage l'avis que les délais en la matière doivent être raccourcis. Toutefois, leur fixation relève du pouvoir réglementaire et non de la loi. Je vous invite donc à retirer votre amendement, d'autant qu'un décret sur ces questions est, me semble-t-il, en cours de préparation.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme qu'un décret est en cours de rédaction, qui prévoira la réduction du délai d'opposition de six mois à trois. Je pense donc que l'amendement est satisfait.

(L'amendement n° 2744 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 3136 de M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 3136, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 2785.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Il s'agit d'accélérer la procédure du droit à la prise. Actuellement, le copropriétaire signe avec le prestataire choisi par le demandeur une convention relative aux travaux. Cette convention doit notamment prévoir les conditions d'accès et d'intervention du prestataire aux parties et équipements communs.

Pour avoir fait moi-même une demande dans ma copropriété, je peux vous dire que cette convention prend la forme d'un document rudimentaire, un recto rempli qu'il suffit de

signer. Dans la plupart des cas, cette convention est prête dès la notification de l'intention d'un locataire ou d'un occupant d'équiper sa place de stationnement d'une borne de recharge.

Dans les projets de règlement, j'ai cru comprendre qu'un délai de deux mois était laissé à la copropriété pour signer cette convention, à compter de l'information faite par le demandeur qu'un contrat avait été signé. Ce délai semble extrêmement long pour une signature.

M. Jean-Marc Zulesi. Ah oui !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Le présent amendement propose donc que la signature de la convention intervienne dès l'expiration du délai de trois mois laissé au syndic pour s'opposer aux travaux. Autrement, la signature de la convention pourrait intervenir bien après ces trois mois laissés au syndic. Cette précision permettrait d'éviter tout allongement inutile des délais de mise en œuvre du droit à la prise.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Demande de retrait pour les mêmes raisons qu'à l'amendement précédent.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2785 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 2784 rectifié et 3169 rectifié.

La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 2784 rectifié.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Il vise à faciliter la réalisation des travaux nécessaires à l'alimentation des bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les copropriétés, tout en préservant les droits des copropriétaires et leur capacité d'investissement dans les travaux d'amélioration.

Les copropriétés seraient encouragées à réaliser une étude préalable afin de connaître la nature précise des travaux à réaliser. Les copropriétaires pourraient délibérer sur la base de cette étude, en étant pleinement informés, et non plus à partir de devis qui peuvent se révéler inadaptes.

Afin de donner sa pleine portée à ce changement, cette question serait obligatoirement inscrite à l'ordre du jour de l'assemblée générale des copropriétaires d'ici au 1^{er} janvier 2023, la décision de procéder à cette étude étant, en outre, soumise à la condition de majorité simple prévue à l'article 24 de la loi du 10 juillet 1965.

Par ailleurs, un ou plusieurs copropriétaires pourraient, par une demande soumise à approbation à la majorité simple, solliciter la réalisation des travaux d'équipement, sous la responsabilité du syndicat des copropriétaires, mais à leurs seuls frais.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3169 rectifié.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit du même amendement, qui vise à simplifier et à renforcer l'exercice du droit à la prise. Je donne évidemment un avis favorable à l'amendement identique de M. Adam.

(Les amendements identiques n° 2784 rectifié et 3169 rectifié, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 2771.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Il vise à harmoniser et assouplir les seuils de majorité requis pour que l'assemblée générale des copropriétaires décide de l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans un immeuble en copropriété.

Actuellement, ces décisions sont soumises à deux règles différentes de majorité, selon que la décision à prendre concerne les travaux relatifs aux installations électriques, votés à la majorité absolue, ou l'équipement des places de parking avec des bornes de recharge, voté à la majorité simple. Ce double système de majorité est une source d'ambiguïtés et conduit à l'application systématique de la règle de la majorité absolue, bien plus difficile à atteindre, pour tous les types de travaux. Il est donc proposé de retenir uniquement la règle de la majorité des copropriétaires présents, ou représentés à l'assemblée générale, qui est la règle de droit commun.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je demande le retrait de l'amendement. Le Gouvernement a été habilité à légiférer par ordonnance pour adapter le droit de la copropriété dans la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite loi ÉLAN, et une réflexion plus globale est en cours sur les règles de majorité. En outre, nous avons avancé sur cette question avec l'adoption à l'instant des amendements n° 2784 rectifié et 3169 rectifié, qui instaurent un droit collectif à la prise.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2771 est retiré.)

(L'article 24, amendé, est adopté.)

Article 24 bis

Mme la présidente. L'amendement n° 3137 de M. Jean-Luc Fugit, rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 3137, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 24 bis, amendé, est adopté.)

Article 25

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 2779.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. L'article 25 crée un dispositif de complément de rémunération pour les producteurs de biogaz par méthanisation ou stockage de déchets, dont le biogaz ne peut être injecté dans les réseaux de gaz naturel, faute de réseau.

Afin d'éviter une source d'incertitude et de risque important pour les investisseurs et les producteurs de biogaz, l'amendement vise à supprimer la possibilité de modifier les conditions du complément de rémunération en cours de contrat.

Il donne également plus de flexibilité à l'autorité administrative pour recourir à une procédure d'appel d'offres, en ne la soumettant pas à une appréciation préalable de la Commission de régulation de l'énergie sur les conditions concurrentielles.

Les modalités du complément de rémunération pour le biogaz non injecté sont ainsi alignées sur celles qui existent d'ores et déjà pour le soutien à la production d'électricité d'origine renouvelable.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La commission du développement durable ayant donné délégation au fond à la commission des affaires économiques sur l'article 25, il revient à M. Adam d'exprimer l'avis de la commission.

Mme la présidente. Quel est donc votre avis, monsieur le rapporteur ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Il est évidemment favorable.

M. Jean-Paul Lecoq. Est-ce bien celui de la commission ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'avis du Gouvernement est favorable. Je souligne, au passage, que l'on parle beaucoup d'infrastructures de recharge électrique, mais que l'article 25 contient également des dispositions importantes sur le GNV et le bioGNV.

(L'amendement n° 2779 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-France Brunet, pour soutenir l'amendement n° 360.

Mme Anne-France Brunet. De bon sens, cet amendement vise à favoriser les projets de méthanisation les plus écologiques, qui se fondent sur les caractéristiques des intrants et des digestats considérés à titre secondaire.

S'agissant des intrants, le code de l'environnement autorise une part de 15 % de cultures alimentaires entrant dans leur composition. Or cela encourage la concurrence de l'usage des sols, ainsi qu'un moindre recours aux déchets et aux cultures intermédiaires. Par cet amendement, l'autorité administrative favorisera une offre présentant la part de cultures alimentaires la plus faible.

Quant aux digestats, fort opportuns pour la transition écologique et l'économie circulaire, leur composition varie grandement en fonction des installations. Le taux maximal de certains éléments présentant des risques pour les sols est fixé par décret. L'autorité administrative pourra s'y référer

afin de favoriser les projets de méthanisation les plus écoresponsables, c'est-à-dire ceux ayant la plus faible teneur en éléments non désirés.

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

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. La rédaction de l'article 25 et le droit existant me semblent satisfaire l'amendement. Aux termes des alinéas 42, 44 et 45, les projets de production pourront être sélectionnés en fonction de leur compatibilité avec la protection de l'environnement, de l'occupation des sols et des ressources destinées à la méthanisation, tous critères mentionnés dans la défense de votre amendement.

Ajouter un autre critère qualitatif complexifierait l'analyse des offres pour un intérêt somme toute assez limité. Je vous demande de retirer votre 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. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. Je voudrais soutenir l'amendement de notre collègue. Je viens de déposer une question écrite au Gouvernement assez documentée, après avoir fait un tour d'horizon du territoire et échangé avec d'autres collègues élus dans différents endroits. Il y a vraiment un sujet, même si ce projet de loi n'est peut-être pas le cadre idéal pour le traiter – nous parlerons peut-être du biométhane dans la loi sur l'énergie, si la possibilité nous en est donnée.

Les projets de méthanisation se multiplient, sous l'effet d'impulsions financières ou par opportunité, sans qu'ils correspondent à la carte des effluents d'élevage. Ils participent d'une sociologie, plutôt dominante dans le monde agricole, qui crée des désordres économiques, notamment en cette période où l'on redoute un épisode de sécheresse – en tout cas, dans ma région, je ne connais pas le panorama français. On observe des concurrences sur les fourrages, des dérives sur les digestats ainsi que des concentrations et des bilans carbone très discutables.

Un label vert de méthanisation, qui reprenne la charte des méthaniseurs de France et qui moralise le déploiement de la méthanisation, devient vraiment d'actualité. Il y aura sans doute d'autres cadres pour en discuter, mais je veux relever la pertinence de la question ici posée. Aujourd'hui, la méthanisation soutient l'élevage, mais une autre émerge partout dans le pays, qui peut le tuer par une concurrence déloyale de la part des producteurs de lait ou de viande.

C'est donc un véritable sujet que le bilan carbone global et les bilans agronomiques. Il y aurait beaucoup à retirer de l'expérience allemande et de l'absence totale de contrôle sur les normes en France.

Encore une fois, la question posée par notre collègue est pertinente, même si elle n'entre pas dans le champ de ce texte. J'ai adressé une question écrite hier, qui dresse l'état de la situation. Je vais me rapprocher de vous, chère collègue, pour poursuivre la discussion.

(L'amendement n° 360 est retiré.)

(L'article 25, amendé, est adopté.)

Article 25 bis A

La commission a supprimé l'article 25 bis A.

M. Dominique Potier. L'amendement, déposé par Marie-Noëlle Battistel, vise à rétablir l'article 25 bis A, prévoyant la prise en compte par les SRADDET d'un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé, dans sa rédaction issue du Sénat, en y incluant les stations délivrant de l'hydrogène pour les véhicules.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 69.

M. Martial Saddier. Je voulais le dire à l'article précédent, il faut vraiment, madame la ministre, que le ministère de la transition écologique et solidaire et celui de l'agriculture et de l'alimentation s'enferment dans une salle et parlent calmement des matières premières qui alimentent les méthaniseurs fournissant le biogaz. Beaucoup de problèmes non réglés relèvent du pouvoir réglementaire et non législatif.

Aujourd'hui, bon nombre de méthaniseurs dans le pays sont financés par les agences de l'eau, qui ont inscrit ce financement dans leurs onzièmes programmes à la demande du Gouvernement. Or, en raison d'un désaccord dans la fourniture des matières premières entre le ministère de la transition écologique et solidaire et celui de l'agriculture et de l'alimentation, les projets sont bloqués. Il n'y a plus qu'à lancer les appels d'offres, mais les projets sont bloqués.

Cela fait vingt-cinq fois que je le dis en commission et dans l'hémicycle ; je le répéterai autant qu'il le faudra, et je ne suis pas tout seul. Enfermez-vous dans une salle, parlez à voix basse ou forte, mais trouvez un accord entre ces deux ministères !

Quant à l'amendement n° 69, il vient d'être parfaitement défendu. Vous m'avez répondu favorablement sur les bus tout à l'heure, madame la ministre, et je vous en remercie. On donne la priorité à l'électrique.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

M. Martial Saddier. Je ne vous reproche rien et reprends mon terme : l'image donnée est que l'alternative au moteur thermique, c'est l'électrique. Mais il n'y a pas que cela ! Il y a aussi le GNV et l'hydrogène. Dans certains territoires, l'électrique n'est pas forcément adapté. C'est pourquoi les grands schémas d'orientation ne devraient pas se focaliser sur l'électrique en oubliant le GNV. Tel est le sens de l'amendement.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Les amendements visent à rétablir l'article 25 bis A, qui a été supprimé en commission. Je ne reprendrai pas le débat que nous avons eu à ce sujet.

Monsieur Saddier, je partage pleinement votre préoccupation. À l'évidence, il faut encourager la production du biogaz, au profit notamment de nos agriculteurs.

S'agissant des stations d'avitaillement en gaz – pas uniquement en biogaz –, on en dénombre 105. Leur nombre augmente au rythme de trente par an environ. À l'heure actuelle, quarante-trois stations sont en chantier.

Je profite de l'occasion pour indiquer que l'OPECST – office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques – a été saisi par la commission des affaires économiques du Sénat pour étudier la relation entre production d'énergie et monde agricole. Les travaux ont commencé il y a quinze jours, sous l'égide de deux corapporteurs, M. Courteau pour le Sénat et moi-même pour l'Assemblée nationale. Nous présenterons une étude approfondie du sujet, nourrie des travaux des uns et des autres. J'espère que nous aurons l'occasion d'en débattre. L'idée est de dresser un état des lieux de la relation entre la production d'énergie et le monde agricole, et de le présenter à l'occasion du prochain Salon de l'agriculture, au mois de février 2020. Il s'agit de sujets d'importance pour nos territoires.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les amendements relatifs aux demandes de raccordement et au droit à la prise peuvent donner le sentiment que nous soutenons davantage l'énergie électrique que les autres énergies propres. Monsieur Saddier, je tiens à vous rassurer, tel n'est pas le cas. Nous soutenons la production de bioGNV – gaz naturel pour véhicule ; le GNV bénéficie d'une fiscalité favorable. Parmi les aides existantes, il existe d'importants dispositifs en matière de suramortissement, qui ont été prorogés à la fin de l'année 2021. Ainsi, nous disposons d'un important volet de soutien à l'hydrogène, au GNV et au bioGNV. Je tenais à insister sur ce point.

Le Gouvernement, comme la commission, est défavorable aux amendements. C'est dans une politique équilibrée, qui se veut neutre en matière d'énergies propres, que s'inscrit notre politique en matière de mobilité.

M. Martial Saddier. Inscrivons tout cela dans les SRADDET !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Certainement !

M. Martial Saddier. Faites court, madame la ministre : avis favorable ! (*Sourires.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'avis demeure défavorable, mais je tenais à vous rassurer sur ce point.

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Hammerer.

Mme Véronique Hammerer. L'amendement n° 3229 a le mérite de s'inscrire dans le cadre général fixé par les SRADDET. J'ai peut-être mal saisi votre réponse sur ce point, monsieur le rapporteur. Quelle est-elle ? Il me semble intéressant d'agir à cette échelle.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons eu ce débat lors de l'examen du titre 1^{er} du projet de loi, notamment de l'article 4. En la matière, nous avons préféré aux SRADDET les contrats opérationnels de mobilité. Nous avons donc supprimé l'article 25 bis A en commission.

Certes, nous pouvons reprendre le détail du débat, mais nous voulons gagner un peu de temps à cette heure tardive. Le travail de consolidation a été mené dans le cadre du titre 1^{er}, notamment à l'article 4 relatif aux contrats opérationnels de mobilité.

M. Dominique Potier. Je ne comprends pas !

Mme Véronique Hammerer. Moi non plus !

(Les amendements n^{os} 3229 et 69, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Article 25 bis

La commission a supprimé l'article 25 bis.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vais tâcher d'être un peu plus explicite, car deux de nos collègues viennent de dire qu'ils ne m'ont pas compris, ce que je ne leur reproche en aucune façon.

M. Dominique Potier. Je ne voulais pas vous vexer, monsieur le rapporteur !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il peut tout à fait m'arriver d'être un mauvais pédagogue !

M. Jean-Charles Colas-Roy. Il est vexé ! *(Sourires.)*

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pas du tout ! Monsieur Colas-Roy, calmez-vous !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je vous demande de vous arrêter ! *(Rires.)*

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement n^o 1273 vise à rétablir l'article 25 bis, qui prévoyait une extension du champ des certificats d'économie d'énergie – CEE –, et que nous avons supprimé en commission.

Le dispositif des certificats d'économie d'énergie est le principal outil des politiques publiques visant à faire diminuer la consommation d'énergie, quels que soient son origine et le secteur concerné. Or l'article 25 bis, introduit par le Sénat, en modifiait profondément la nature, en prévoyant qu'il finance également des dispositifs de déploiement d'infrastructures de recharge ou d'avitaillement, ce qui était éloigné de son esprit initial consistant à favoriser les économies d'énergie.

M. Jean-Marc Zulesi. Quel pédagogue !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Par ailleurs, les CEE financent d'ores et déjà de nombreux projets dans le domaine des transports. Il s'agit de faire en sorte qu'ils ne soient pas trop éloignés de leur mission première, qui est de financer les aides à l'économie d'énergie dans tous les domaines.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Tout à fait !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En ouvrant trop cette possibilité, nous prenons le risque qu'une proportion du financement destiné au transport serve au développement de certaines énergies, d'ores et déjà financé par ailleurs, alors que l'objectif est de réaliser des économies d'énergie.

Il faut trouver un point d'équilibre. Le risque que j'évoquais à l'instant est avéré. Pour éviter tout déséquilibre, nous avons supprimé l'article 25 bis.

Si je n'ai pas été suffisamment clair, je suis prêt à recommencer !

M. Jean-Marc Zulesi. C'est très clair !

M. Jean-Charles Colas-Roy. Fayot !

(L'amendement n^o 1273, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 25 ter

(L'article 25 ter est adopté.)

Article 26 AA

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Je procéderai à une présentation groupée de six amendements, deux à l'article 26 AA et quatre à l'article additionnel après l'article 26 AB.

Je commencerai par faire le point en matière d'énergie. À l'heure actuelle, les véhicules particuliers représentent 15 % de notre consommation totale d'énergie, soit 250 térawattheures. À titre indicatif, notre production totale d'énergie électrique s'élève à environ 500 térawattheures.

Nous allons voter des dispositions visant à ramener la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 % d'ici à 2035, ce qui en réduira la production d'environ 100 térawattheures. La production des centrales à gaz, que nous devons également arrêter, car elles émettent du gaz à effet de serre, représente 50 térawattheures.

Si l'on prend l'hypothèse que tous les véhicules particuliers sont électriques, on obtient – en additionnant 250, 100 et 50 – 400 térawattheures supplémentaires d'énergie éolienne et solaire à produire. Tel est le point de départ.

Je ne suis pas radicalement hostile à l'énergie électrique, mais j'estime que faire reposer entièrement notre stratégie énergétique sur les véhicules particuliers électriques est peut-être un peu risqué. Il importe que la définition des véhicules à faibles et très faibles émissions permette toujours d'envisager d'autres technologies.

Tel n'est pas le cas à l'heure actuelle. En effet, la définition d'un véhicule à très faibles émissions se mesure à la sortie de l'échappement, ce qui signifie que les seuls véhicules capables de présenter zéro émission sont les véhicules électriques.

Cette définition est européenne. Il faut la modifier afin d'y introduire les véhicules consommant des carburants à cycle carbone neutre.

Si l'énergie électrique est à cycle carbone neutre, tel est également le cas de l'hydrogène utilisé pour produire de l'électricité, à condition qu'il ne soit pas fabriqué avec des éléments carbonés. Si nous optons pour le 100 % biogaz, nous aurons un cycle carbone neutre. Tel sera également le cas si nous recourons à des carburants synthétiques à cycle carbone neutre.

Les amendements que je défendrai visent à modifier la définition des véhicules à faibles et très faibles émissions. Ils s'inscrivent dans le sillage du débat sur la méthanisation, que nous avons eu tout à l'heure.

Par ailleurs, nous devons aussi débattre, dans le cadre du futur projet de loi « Énergie et climat » – rien de tel n'est prévu pour l'heure –, de la biomasse dont nous disposons sans utiliser les terres agricoles.

M. Dominique Potier. Exactement !

M. Bruno Duvergé. Ce débat, nous devons l'avoir ici. Combien de carburant de synthèse permettant de recapter du dioxyde de carbone et de le réemployer dans nos véhicules sommes-nous capables de produire ? Telle est l'idée qui sous-tend les amendements que je défendrai. (*Mme Véronique Hammerer applaudit.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 2766, 2904 et 3284, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Delphine Batho, pour soutenir l'amendement n^o 2766.

Mme Delphine Batho. Il vise à réécrire l'article 26 AA, qui pose deux problèmes.

Tout d'abord, il n'a aucune portée normative. Il s'agit de dispositions législatives qui, comme d'habitude, sont de l'ordre du vœu. Elles s'inscrivent dans le registre « la France se fixe pour objectif ». Ses dispositions n'ont aucune portée réelle.

Ensuite, plusieurs pays, tels que le Danemark, la Suède, l'Irlande et les Pays-Bas, ont fixé à 2030 la sortie complète des énergies fossiles pour l'automobile. L'amendement vise à faire en sorte que nous nous alignions sur cette décision, avec un palier intermédiaire en 2025.

Le plan Climat présenté par le Gouvernement retient la date de 2040, qui n'est pas compatible avec les conclusions du rapport publié par le GIEC, démontrant notamment la nécessité d'accélérer la sortie des énergies fossiles et de diminuer de 57 % nos émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, et non 2040.

Mme la présidente. Madame Batho, vous conservez la parole, pour soutenir l'amendement n^o 2904.

Mme Delphine Batho. Il s'inscrit dans le même esprit. Sa rédaction est légèrement distincte. Il s'agit de retenir la date de 2030 sans palier intermédiaire en 2025.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n^o 3284.

M. Dominique Potier. Je voudrais auparavant, si vous le permettez, madame la présidente, commenter ce que vient de dire notre collègue Duvergé sur les biomasses.

Nous subissons aujourd'hui un effet « lampadaire » : nous regardons ce que nous connaissons, sans avoir de vision globale des questions d'énergie. Un projet de loi va bientôt être examiné, mais la discussion s'annonce plutôt fermée et je ne sais pas si nous pourrions avoir ce débat à cette occasion. Il est vraiment dommage que le Parlement ne puisse pas aborder ce sujet.

Vous avez posé les bonnes questions, monsieur Duvergé : celle des arbitrages entre les différentes fonctions ; celle de la biodiversité ; celle de la souveraineté alimentaire ; celle de la contribution aux énergies renouvelables. La méthanisation et le biogaz en général sont confrontés à ce problème de l'adéquation. Aujourd'hui, nous marchons à l'aveugle, alors que nous aurions besoin d'une vision globale – cela nous manque terriblement.

En attendant, il y a au moins quelques certitudes. Pour le groupe Socialistes et apparentés, l'une d'entre elles est, comme vient de le dire brillamment Delphine Batho – dans les pas de qui je vais marcher –, qu'il convient de retenir l'échéance de 2030 pour la fin de la vente des véhicules utilisant des énergies fossiles. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler ensemble, madame la ministre, et vous m'avez rappelé l'engagement de Nicolas Hulot, engagement qui nous avait paru très courageux à l'époque. Je soulignerai toutefois que, premièrement, cet engagement n'est pas normatif, dans la mesure où il ne fixe qu'une orientation, sans aucune obligation ; deuxièmement, il nous paraît en décalage avec la nouvelle donne que constituent le dernier rapport du GIEC et le dernier Sommet sur la biodiversité.

En effet, ce qui me préoccupe le plus, à titre personnel, moi qui travaille sur la réforme foncière et sur la protection et le partage des terres, ce sont les interactions qui existent entre les phénomènes et les conséquences que peuvent avoir les questions de biodiversité et de climat sur d'autres choses que la consommation d'énergie, en particulier sur la consommation alimentaire, du fait de la dégradation du potentiel et de la fertilité des sols.

Ce phénomène d'accélération nous conduit à penser qu'il faut aller plus vite en matière de sortie des énergies fossiles, pour ce qui concerne les véhicules légers. Bien sûr, vous nous opposerez l'argument de la nécessaire mutation de nos industries. Personne n'y est indifférent – en tout cas, le groupe Socialistes et apparentés se préoccupe beaucoup de la sortie du diesel et, plus généralement, de la mutation de la motorisation.

Avec Boris Vallaud, nous pensons qu'il serait urgent de concevoir pour notre pays un dispositif financier qui puisse accompagner la mutation écologique que notre industrie devra opérer. Il faut que l'ensemble des secteurs d'activité concernés par cette mutation soient socialement accompagnés, tant en matière de recherche et développement que de reconversion des sites et d'accompagnement des hommes vers de nouveaux métiers. Une conviction nous anime, celle que la transition écologique sera, à terme, génératrice d'un plus grand nombre d'emplois que le système actuel – mais il faut accompagner cette mutation et ne laisser personne sur le bord du chemin.

Nous vous invitons donc à être plus radicaux s'agissant de la fin de la vente des véhicules utilisant des énergies fossiles, tout en appelant de nos vœux la création d'un fonds pour le financement de la mutation, à destination des hommes, des territoires et des secteurs industriels.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vais prendre le temps d'expliquer quelle est ma vision des choses.

En préambule, et quitte à ce que ce soit mal perçu, je tiens à dire que je ne pense pas que nous ayons fait n'importe quoi en commission. Je pense, au contraire, que ce que nous avons fait est plutôt réaliste et ambitieux – d'ailleurs, certains nous le reprochent, estimant que tout cela va trop vite, trop loin.

S'agissant de l'amendement n^o 2766, ma première remarque est que ces dispositions sont contraires au droit de l'Union européenne. C'est rédhibitoire. Vous le savez aussi bien que moi, madame Batho, une stricte interdiction de la vente de véhicules poserait un problème. La France ne peut pas interdire, toute seule dans son coin, la vente de certains véhicules, a fortiori en fixant l'échéance à 2025,

alors que l'Union européenne a adopté, le 17 avril dernier, un règlement portant sur les émissions de CO₂ des véhicules pour la période 2021-2030, règlement dont les ambitions sont assez fortes – et je ne parle pas là, comme je l'ai fait l'autre jour à la tribune, des polluants de proximité : nous reviendrons sur cette question lors de l'examen des articles 27 et 28.

Ce que nous avons fait en commission, c'est que nous avons proposé une trajectoire. Je rappelle ce que j'ai dit lors de la discussion générale : le point de départ, c'est le constat, que nous partageons tous, qu'il y a des problèmes de changement climatique qui sont liés aux émissions de CO₂ et des problèmes sanitaires qui sont liés aux polluants de proximité, particules fines et oxydes d'azote. L'objectif est de fixer une trajectoire – notion que j'aime bien, et M. Zulesi aurait été déçu si je ne l'avais pas évoquée ce soir (*Sourires*) – en vue d'aboutir, à l'échéance 2050, à la décarbonation et, à l'échéance 2040, à la fin de la vente de véhicules neufs utilisant des énergies fossiles, ce qui comprend le gaz, mais pas le biogaz, puisque ce que nous souhaiterions, au contraire, c'est de n'avoir plus que du biogaz ; il faudra pour cela procéder régulièrement à des évaluations.

Cette trajectoire que nous proposons, je peux comprendre qu'on ne la trouve pas assez ambitieuse, mais certains, au contraire, la trouvent trop ambitieuse. Elle s'adresse à la fois aux constructeurs, aux entreprises et aux particuliers.

Aux entreprises qui possèdent ou utilisent plus de 100 véhicules, nous demandons de fixer des objectifs de renouvellement et de verdissement de leur flotte, avec une première échéance en 2022, puis des échéances successives de sorte que l'on arrive à un taux de 50 % en 2030. Et si ces entreprises ont la même force de conviction qu'un certain nombre d'entre nous, rien ne les empêche d'aller plus vite ! La seule chose qui pourrait les en empêcher, c'est qu'il n'y ait pas assez de véhicules disponibles. C'est pourquoi il faut que les constructeurs s'organisent.

Vous allez me répondre que ceux-ci évoluent vite et qu'ils ont déjà réalisé beaucoup de choses – et c'est très bien ainsi.

Nous fixons donc des perspectives de verdissement des flottes à la fois aux entreprises, aux collectivités territoriales et à l'État. D'ailleurs, la loi de 2015 avait fixé des objectifs pour les collectivités et pour l'État à compter du 1^{er} janvier 2016, mais, d'après ce que j'ai compris, et à moins que mes chiffres soient faux, ils n'ont pas été respectés. Il faut donc donner du temps et fixer une trajectoire.

Les constructeurs auront ainsi des perspectives de vente, ce qui leur permettra d'envisager une évolution de leurs chaînes de production. Nous espérons que les prix de ces véhicules à faibles émissions que sont les véhicules hybrides et les véhicules fonctionnant au biogaz baisseront par la même occasion. Je souligne que le biogaz, c'est très bien pour la mobilité lourde, puisque cela émet vingt fois moins de particules et moitié moins d'oxyde d'azote que le gazole et, pour ce qui est du CO₂, c'est encore mieux que le gaz, qui en émet déjà 20 % à 30 % en moins.

M. François-Michel Lambert. Très bien !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les entreprises, donc, achèteront des véhicules à faibles émissions, ce qui, par voie de conséquence, fournira des véhicules d'occasion, dont on peut espérer que nos concitoyens les acquerront – je rappelle qu'aujourd'hui la moitié des véhicules neufs sont achetés par des entreprises. Cela sera facilité par les

aides instituées depuis deux ans, à commencer par la prime à la conversion, qui permet de remplacer un véhicule d'occasion par un autre véhicule d'occasion moins polluant – ou, pour être, vu l'heure, plus positif, plus propre. J'espère que ces primes vont être maintenues ; elles permettront d'aider nos concitoyens à s'équiper sur le marché de l'occasion.

Vous aurez remarqué que je suis encore peu intervenu dans les débats, même lorsqu'on disait des choses – pas toujours vraies – sur l'air. Néanmoins, j'ai noté que Mme la ministre avait dit, lors d'une précédente séance, que l'année dernière 300 000 propriétaires de véhicules avaient bénéficié d'une prime à la conversion, et que 60 % de ceux qui avaient acheté un véhicule électrique étaient des personnes qui ne payaient pas d'impôt sur le revenu, donc qui étaient parmi celles qui disposaient des revenus les plus faibles. C'est important, car cela veut dire que nous menons une action qui est à la fois environnementale et sociale.

Cette trajectoire, on peut donc la critiquer, mais elle me semble intéressante.

J'en reviens aux amendements. Je ferai d'abord une remarque d'ordre technique sur l'amendement n° 2766. Ce que vous proposez, madame Batho, c'est qu'à partir de 2030, tous les véhicules fonctionnant au gazole ou à l'essence soient interdits. Cela inclut donc, me semble-t-il, les véhicules hybrides. Or je pense que, pendant un certain temps, les véhicules hybrides peuvent être une solution de transition. Ce qui nous sépare de 2040, c'est environ vingt ans, c'est-à-dire une génération. Nous nous trouvons, que nous le voulions ou non, dans une période de transition, avec un agenda de transition – et cette transition, il faudra bien une génération pour l'accomplir. Il faudra aussi, comme l'a souligné M. Potier, accompagner les territoires. Dans cette perspective, les véhicules hybrides peuvent avoir beaucoup d'intérêt.

En commission, j'ai proposé de confier à l'OPECST le soin de procéder régulièrement à une évaluation de la trajectoire. Pourquoi avoir choisi l'OPECST ? Parce qu'il réunit les représentants du peuple siégeant dans les deux chambres, le Sénat et l'Assemblée nationale. Tous les cinq ans, un rapport sera publié, qui fera obligatoirement l'objet d'un débat dans les deux chambres. Cette évaluation aboutira peut-être dans cinq ou dix ans à la conclusion qu'une source d'énergie aujourd'hui embryonnaire, comme l'hydrogène, est devenue très intéressante – ou peut-être pas : peut-être que le biogaz se sera tellement développé qu'il aura conquis toute la mobilité lourde.

M. Dominique Potier. C'est long... Nous sommes en temps législatif programmé, madame la présidente !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Oui, je sais que je suis un peu long, mais comme je n'ai pas pris la parole ces derniers jours, même lorsqu'on abordait ces sujets, j'en profite.

J'ajouterai deux arguments.

Fixer l'échéance en 2025 ou 2030 laisserait, selon moi, trop peu de temps aux acteurs de l'automobile pour s'adapter. D'ailleurs, les gammes de véhicules qui sortiront entre 2020 et 2025 sont déjà en préparation.

S'agissant de l'amendement n° 3284, si l'on interdit la vente de véhicules neufs et d'occasion à partir de 2030, cela signifie que si l'un de nos concitoyens achetait en 2025 un véhicule diesel ou essence, même hybride, à partir

de 2030 il n'aurait plus le droit de le vendre d'occasion. Vous rendez-vous compte des difficultés financières dans lesquelles vous allez mettre cette personne ?

Je trouve que la trajectoire fixée à travers ces amendements est bien trop courte. C'est pourquoi j'y suis défavorable. Sincèrement, je pense que ce que nous avons décidé en commission n'est pas si mal.

Pour ce qui est de la mutation des sites industriels, monsieur Potier, il est bien évident que nous partageons votre préoccupation. Cela concernera les constructeurs, les équipementiers et les sous-traitants. Des évolutions seront nécessaires. Pour cela, il faudra actionner le levier de la formation professionnelle. Il faut aussi prendre conscience qu'avec l'hydrogène, le biogaz et l'électrification vont apparaître de nouveaux métiers. Aujourd'hui, selon une récente étude de l'Association pour l'emploi des cadres, 60 % des métiers de 2030 ne sont pas encore connus. Imaginez ce que ce sera en 2040 ! Cela veut dire qu'il va falloir mettre le paquet sur les évolutions et être agile dans la formation. Il faudra que les établissements d'enseignement supérieur y participent.

Dernier point, nous disposons dans notre pays d'instituts de recherche remarquables – je l'avais déjà souligné en commission ainsi que, très rapidement, en discussion générale. Je pense à l'IFP Énergies nouvelles, à l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, à l'IFSTTAR, l'Institut français des sciences et technologies des transports, au CEREMA, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, ainsi qu'à tous les autres organismes qui travaillent dans ces domaines. Nous disposons de chercheurs et d'anciens chercheurs de très haut niveau. Je rappelle que 70 % des publications de recherche européennes sur l'hydrogène sont produites par des laboratoires français.

Nous avons un écosystème, il faut l'accompagner. Laissons-lui du temps – et le temps que nous proposons de lui laisser, c'est celui d'une génération, à l'horizon 2040.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement, comme nombre d'entre vous sur ces bancs, est parfaitement conscient de l'urgence écologique, de l'urgence climatique et de la nécessité d'agir – et d'agir avec force. Nous visons un objectif de neutralité carbone pour les transports terrestres à l'horizon 2050. Pour atteindre cet objectif, comme vous l'aurez noté, nous souhaitons agir sur différents leviers.

Le cœur du projet de loi que nous examinons, c'est notre volonté de donner la priorité aux alternatives à l'usage individuel de la voiture. C'est la première réponse. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler largement, et je pense que nous continuerons à le faire dans la suite de cette discussion. C'est nécessaire pour le climat, et c'est nécessaire aussi pour nos concitoyens, sur le budget desquels les dépenses d'énergie pèsent fortement. Ce premier objectif doit être atteint grâce à des mesures multiples, très concrètes, que nous souhaitons les plus efficaces et les plus rapides possible, afin de permettre à nos concitoyens de sortir de leur dépendance à la voiture, du tout-voiture et de l'usage individuel de celle-ci.

Ensuite, nous devons nous donner les objectifs les plus ambitieux pour passer le plus vite possible aux véhicules les plus propres possible.

Je veux toutefois insister sur le fait qu'il ne s'agit pas seulement d'inscrire des objectifs chiffrés dans une loi : il s'agit d'embarquer un ensemble d'acteurs sur un ensemble de leviers. Dans la loi de transition énergétique, que je connais bien, on a pu fixer des objectifs – par exemple, sur la réduction de la part du nucléaire à l'horizon 2025 – que l'on ne sait pas atteindre.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Ou que l'on ne s'est pas donné les moyens d'atteindre...

Mme Élisabeth Borne, ministre. En tout cas, des objectifs que l'on n'atteindra pas, madame la présidente de la commission.

Je regrette aussi que, dans cette loi, on n'ait pas fixé d'objectifs sur les émissions des véhicules ; car, dans ces domaines, plus on commence tôt, plus on a de chances d'aller loin.

En commission, nous avons fixé des objectifs qui me paraissent très ambitieux ; certains nous disent même qu'ils le sont trop. Nos concitoyens, au cours des derniers mois, nous ont dit avec beaucoup de force que, parfois, si l'on fixe un cap trop ambitieux, ils ne peuvent nous suivre sur la route que nous leur proposons. Il y a, je pense, une prise de conscience ; mais, j'y insiste, la fixation d'objectifs dans une loi ne suffit pas : il faut aussi un plan d'ensemble pour accompagner, de façon crédible, les objectifs que nous fixons.

C'est, vous l'aurez noté, ce que fait le projet de loi, d'abord à travers des objectifs sur l'offre, notamment celui de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % à l'horizon 2030, c'est-à-dire l'objectif négocié puis validé au niveau européen. Il est d'ailleurs considéré par beaucoup d'acteurs très directement concernés – les constructeurs et leurs salariés – comme inatteignable. Nous pouvons être d'accord sur le fait que les défis sont considérables, y compris dans les changements de technologie. Nous n'avons pas non plus de filière française, que dis-je, européenne de batteries. Nous devons donc mesurer, tous ensemble, l'ampleur du défi que représente l'atteinte d'un tel objectif.

Le texte de la commission reprend aussi l'objectif d'arrêter la vente des véhicules qui utilisent des énergies fossiles à l'horizon 2040. Cet objectif, nous nous donnons des moyens importants pour le crédibiliser, en agissant sur la recharge et l'avitaillement – nous venons d'en parler –, mais aussi sur l'achat, en accompagnant nos concitoyens. De fait, s'il faut produire les véhicules dont on a besoin, il faut aussi s'assurer que nos concitoyens peuvent les acheter ; d'où les dispositifs de bonus-malus, la prime à la conversion, le dispositif de suramortissement ou encore les avantages donnés à l'usage : nous avons ainsi évoqué les voies réservées, les places de stationnement ou les zones à faible émission.

Enfin, nous aurons l'occasion d'en reparler, nous nous donnons des objectifs sur les flottes, celles de l'État, celles des collectivités, celles des entreprises et des loueurs. Nous essayons donc de définir, outre les objectifs fixés dans la loi, un plan d'action pour les accompagner de façon crédible.

Cela ne suffit pas, pourra-t-on nous dire. J'entends bien mais, jusqu'à présent, la loi était vide en ces matières. Veillons à ne pas provoquer de découragement, si l'on veut emmener toute une filière, l'ensemble des acteurs, vers des objectifs qui, clairement, sont très ambitieux. D'autres nous disent, j'alerte sur ce point, que ces objectifs sont irréalistes, et qu'ils détrui-

ront massivement de l'emploi. Il faut aussi prendre acte des progrès réalisés, de l'ambition que nous nous donnons. Et, comme l'a dit M. le rapporteur, une évaluation sera faite tous les cinq ans ; selon la trajectoire observée, mise en regard d'une confirmation de l'urgence climatique, dont je ne doute pas, nous pourrons, le cas échéant, réviser ces objectifs.

Mais, une fois encore, j'appelle l'attention sur le caractère décourageant que peut avoir, lorsque nous fixons des objectifs ambitieux, le reproche systématique de ne pas en faire assez. En tout cas, je suis défavorable aux amendements en discussion.

Mme la présidente. La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Je me concentrerai davantage sur l'objet de mes amendements car, si le jeu est de recommencer le débat sur l'ensemble du projet de loi à chaque amendement – peut-être est-ce un effet du temps programmé ? –, nous ne sommes pas rendus, si vous me passez l'expression...

Ce qui va trop vite ou trop loin, ce n'est pas la disposition que je propose, mais le changement climatique. Je trouve assez surréaliste que certains arguments s'inscrivent dans la continuité de lois votées en 2015, ou dans les débats sur l'avenir de l'industrie automobile au moment de l'affaire Volkswagen, aussi appelée « dieselgate », en 2016. Entre-temps, il y a eu un fait nouveau, un fait scientifique : le rapport spécial du GIEC SR15 – autrement dit le rapport relatif aux conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C. Selon ce rapport, l'horizon dans lequel nous devons inscrire notre action, monsieur le rapporteur, n'est plus un horizon de transition mais un horizon de changements rapides et radicaux.

L'objectif de mon amendement n'est pas de fixer un objectif dans la loi, mais d'y inscrire une date de sortie effective des énergies fossiles pour l'industrie automobile. Outre que cela engage vraiment à atteindre ce but, bien plus que tous les objectifs fixés dans des lois, c'est un challenge industriel et une décision claire par rapport au secteur de l'automobile.

Les textes européens, avez-vous dit, monsieur le rapporteur, ne permettent pas une telle interdiction à l'horizon 2030. C'est faux, puisque quatre États membres de l'Union européenne l'ont décidée : le Danemark, la Suède, l'Irlande et les Pays-Bas. Vous avez aussi parlé d'objectifs européens très ambitieux sur le CO₂ à l'horizon 2040 ; là encore, c'est totalement faux.

Aujourd'hui, la position de la France au niveau européen, s'agissant de l'utilisation des énergies fossiles par le secteur automobile, est aussi conservatrice que celle de l'Allemagne. Autrement dit, d'autres pays européens seront bien plus en pointe, bien plus avancés en ce domaine, y compris sur les enjeux industriels que représentent les technologies « zéro émission ».

Concernant le renouvellement du parc, je veux aussi souligner que, aujourd'hui, les ventes de véhicules neufs en France augmentent la quantité de CO₂ au kilomètre, notamment à cause de l'augmentation du nombre des véhicules à essence, certes, mais aussi des véhicules SUV – *sport utility vehicle* –, autrement dit des gros véhicules.

Que la modernisation du parc soit par elle-même vertueuse au regard des enjeux environnementaux, nous pouvons en discuter pour ce qui concerne la qualité de l'air ; mais, pour le CO₂, ce n'est pas prouvé par les faits – c'est en tout cas ce que révèle l'étude de l'ADEME publiée cet après-midi.

Ce débat, j'y insiste, est donc important ; peut-être est-il un débat de génération, mais la génération concernée n'est pas celle d'aujourd'hui jusqu'à 2040 : c'est la « génération climat », celle qui est dans la rue et continuera d'y être.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Nous sommes face à une transition majeure, qui est aussi sociétale. Tout change : notre habitat, notre façon de nous chauffer ou de nous déplacer, bref, tout. Pour réussir une transition de cette ampleur, il faut embarquer tout le monde ; vous l'avez rappelé, madame la ministre.

Une vraie transition exige trois choses. La première est de savoir pourquoi l'on change. Ce message, pour le coup, est bien passé dans les populations, puisque la sensibilité aux questions climatiques est désormais présente en chacun de nous. La deuxième chose, c'est de savoir où l'on va : c'est le rôle des objectifs, dont nous discutons beaucoup – et même trop, selon moi. La troisième exigence, pour réussir une transition, c'est de savoir comment on y va ; c'est de montrer aux gens les chemins qui y conduisent.

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

M. Bruno Duvergé. Et, sur ce point, nous avons fait beaucoup de progrès. Tout le travail réalisé en commission va dans ce sens. Nous proposons des chemins aux constructeurs, par exemple grâce aux flottes captives, ou pour générer des parcs d'occasion. Sur les chemins à emprunter, jusqu'à présent, nous avons toujours été mauvais, nous n'avions pas assez travaillé. Et c'est pour cela que nous n'atteignons aucun de nos objectifs. (*M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, applaudit.*)

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

M. Martial Saddier. Quelle que soit la majorité au pouvoir, il y a quelque chose que, dans la période que nous traversons, nous ne pouvons plus nous permettre : ne pas être crédibles auprès de nos concitoyens, s'agissant des objectifs et des délais que fixe le Parlement. Ce n'est pas là un jugement de valeur – et je prendrai un autre exemple – mais, dans les délais et les critères qui jugent l'action publique, nous ne pouvons plus nous permettre de raconter des « salades » aux Français et aux Européens.

Dans quelques jours, nous examinerons un texte qui fixera un délai raisonnable pour abaisser la part du nucléaire. Si nous avons à le faire, c'est peut-être parce que, auparavant, on a voulu – et peu importe qui est en cause, ce n'est pas le débat – faire croire aux Français que l'on pouvait aller au-delà du raisonnable. C'était faux. Le Parlement va donc devoir revenir sur ce qu'il avait décidé.

Mon deuxième exemple, pour que nous ne nous focalisions pas sur le premier, sera européen. Fondamentalement, la qualité de l'eau, dans notre pays, s'améliore. Mais, au niveau européen, l'évaluation de la qualité d'une masse d'eau – en France comme dans tous les pays de l'Union, donc – ne dépend que du dernier des trente critères et jamais des vingt-neuf autres, même s'ils révèlent, contrairement au trentième, une amélioration. Il n'est plus possible, c'est en tout cas ma conviction, d'analyser les problèmes environne-

mentaux à travers ce seul prisme, car cela décrédibilise l'action et l'engagement publics des femmes et des hommes sur tous les bancs de cette assemblée.

Il n'est pas facile de défendre l'environnement lorsque l'on est député du parti socialiste, de La République en marche, du centre ou des Républicains : lorsque l'on s'engage fortement pour l'environnement, on n'est pas forcément majoritaire dans sa famille politique.

Mme Delphine Batho. Il faut la quitter ! (*Sourires.*)

M. Martial Saddier. Pour que nous soyons crédibles, pour que l'on nous aide, pour que nous pesions davantage dans nos familles politiques respectives, il faut donc fixer des critères et des objectifs raisonnables et, surtout, réalistes.

S'agissant de ma deuxième remarque, vous me reconnaîtrez une certaine constance : c'est mon cheval de bataille, mais je finirai par avoir raison. On ne parle que de l'objectif carbone. À la limite, si l'on atteignait l'objectif zéro carbone tout en augmentant les NO_x – oxydes d'azote – et les autres polluants, cela ne servirait à rien.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous sommes d'accord !

M. Martial Saddier. Pouvons-nous enfin, la France peut-elle envoyer un message global, qu'il faut diminuer les gaz à effet de serre sans augmenter les autres polluants ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est ce que j'ai dit à la tribune !

Mme Delphine Batho. Il faut sortir des énergies fossiles pour ça !

M. Martial Saddier. Je n'ai pas cité les auteurs des amendements en discussion, ni exprimé de position à leur égard, mais, mes amis, peut-on analyser scientifiquement, cinq ans après, les décisions qui ont été prises, au cours des deux dernières législatures, sur la motorisation au regard des émissions de CO₂ et de NO_x ? Je n'en dis pas plus.

Troisième message – et je remercie Mme la ministre d'avoir abordé ce sujet –, peut-on prendre conscience de ce que le moindre message exprimé dans cet hémicycle, même à 1 heure du matin, est suivi par beaucoup de gens et que, dès le lendemain matin, ces messages se traduiront par des décisions industrielles ? Que dans bon nombre d'entreprises, en France et en Europe, hier, aujourd'hui et demain, des décisions sont prises, qui ont un impact direct sur l'emploi et sur des décisions d'investissement ?

Enfin, 96 millions de véhicules sont achetés chaque année dans le monde et la durée de vie moyenne du parc de véhicules légers est de huit à dix ans. Nous sommes en 2019 et votons une loi qui, si tout va bien – on ne sait pas ce qui peut se passer –, sera promulguée à la fin de l'année, soit entre 2019 et 2020. Pouvons-nous prendre conscience des conséquences de nos décisions pour des particuliers qui achèteraient aujourd'hui des véhicules autorisés – et même encouragés – par la loi de la République et, en tout cas, pas interdits au niveau national et européen, avec cette durée de vie du parc de huit à dix ans ?

Mme Delphine Batho. On parle de véhicules neufs !

M. Martial Saddier. Une décision que nous prendrions ce soir pour fixer une date limite en 2025 ou 2030, sans aucune forme d'accompagnement quant au renouvellement du parc ni quant au parc d'occasion, pourrait avoir des incidences

colossales, non pas pour nous, ni même pour les industriels – je dis cela pour ceux qui ont quelque chose contre les industriels –, mais pour la masse de nos compatriotes confrontés à des difficultés et qui tirent à la fin du mois pour avoir un véhicule qui leur permette au moins d'aller travailler. Si nous pouvions avoir une vision un peu plus globale de l'ensemble de ces critères, des émissions de polluants et de CO₂, et de la durée et des implications de nos décisions, la crédibilité de la classe politique en sortirait grandie.

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

M. Dominique Potier. Ce n'est pas la peine de se donner des leçons à propos du drame qui nous attend et qui est annoncé par le GIEC. Le sujet est documenté par des éléments scientifiques, des accords internationaux, la communauté scientifique. Tous les retours sur le terrain, comme celui que j'ai fait depuis vingt-quatre heures sur le monde paysan et l'inquiétude des maires soucieux de savoir si ce qu'ils observent est lié au changement climatique, importent peu : cela scénarise seulement ce qui nous attend. Toutes nos convictions en matière de protection des secteurs industriels et de leur vitesse de mutation s'effondrent, car les questions qui se posent concernent l'alimentation, l'eau et, tout simplement, la sécurité. Si vous parcourez, dans *Le Monde* d'hier, le récit des conflits géopolitiques et de la violence engendrés par la nouvelle carte du changement climatique, c'est une autre terreur qui vous saisit.

Qu'il s'agisse de l'échelon local, avec les éléments les plus fondamentaux, comme l'alimentation, ou de la sécurité à l'échelle du monde et des conséquences de cette situation pour notre patrie et partout, à l'échelle de l'humanité, on se dit que c'est là l'enjeu numéro un.

Nous avons, depuis le 6 juin, vécu la mémoire du débarquement avec beaucoup d'émotion, autour du Président de la République et lors des cérémonies commémoratives. Je me souviens d'avoir vu, dans un documentaire qui évoquait Churchill, comment le fer forgé et tous les ornements de Londres ont été fondus pour l'effort de guerre, parce que c'était, à ce moment-là, la priorité. Et là, nous sommes en train d'hésiter comme si nous avions le choix ! Selon le dernier rapport du GIEC, l'objectif ambitieux de Nicolas Hulot, qui fixait la date de 2040, doit être revu, car le pas de temps dont nous disposons est de dix ou douze ans, et non pas de vingt, et il faut en tenir compte. Dès lors que nous aurons donné ce signal et mis les moyens nécessaires, nous serons capables d'y aller.

Madame la ministre, vous avez évoqué le mouvement des gilets jaunes et la colère populaire. Je l'ai entendue comme vous, mais elle n'a jamais été contre l'écologie ou en faveur du changement climatique. J'ai même entendu de nombreux gilets jaunes protester qu'ils voulaient participer eux-mêmes à ce mouvement, et demander simplement la justice.

Nous serons donc très attentifs, madame la ministre, messieurs les rapporteurs, à vos positions sur les amendements qui viendront un peu plus loin dans le débat, la semaine prochaine, à propos de la publicité pour les SUV, de la taxation du transport aérien lorsqu'il est désinvolte ou facultatif, ou du e-commerce et de son développement. Sur toutes ces questions, nous devons être radicaux, faire un effort de mutation, et accompagner cette mutation socialement et économiquement. Personne n'a de leçons de réalisme à donner aux autres.

Je sais qu'un grand nombre de membres de la majorité est sensible à cette question fondamentale, soulevée par Delphine Batho et Mathieu Orphelin, de l'accélération des délais. Monsieur le rapporteur, il doit y avoir au moins, dans vos propositions relatives à l'hybride, les moyens de proposer un sous-amendement ou une date intermédiaire. Ne restez pas sur cette incantation qu'est la date de 2040, alors que nous demandons la reconnaissance de l'exigence d'un délai plus court. Un compromis est au moins possible, si j'en juge par ce qui vient de la société civile – qui va parfois plus vite que les politiques –, et qui n'est pas incohérent avec ce que nous disent les industriels de leurs capacités de mutation en matière de motorisations.

(Les amendements n^{os} 2766, 2904 et 3284, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

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, mardi 11 juin, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

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

La séance est levée.

(La séance est levée, le samedi 8 juin 2018, à une heure cinq.)

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

SERGE EZDRA