

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

242^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du samedi 10 avril 2021

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME LAETITIA SAINT-PAUL

1. Lutte contre le dérèglement climatique (p. 4035)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 4035)

Après l'article 29 (*suite*) (p. 4035)

Amendements n^{os} 5113, 2932, 102, 660, 1437, 5114, 6791, 5863

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général de la commission spéciale

Amendements n^{os} 3680, 6790, 3683, 11

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la commission spéciale pour le titre III

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports

Amendements n^{os} 5116, 3689

Avant l'article 30 (p. 4040)

Amendements n^{os} 1414, 6180, 4241

Article 30 (p. 4040)

M. Gérard Leseul

PRÉSIDENTE DE M. DAVID HABIB

M. Jean-Marie Sermier

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

Amendements n^{os} 2, 91, 346, 364, 960, 1203, 1855, 1882, 2109, 2154, 2216, 2248, 2663, 2880, 2884, 6988, 7128, 3718, 359, 1304, 1966, 6970, 481, 989, 1856, 1888, 2115, 2217, 2249, 5864, 3, 84, 367, 2152, 2885, 4663, 483, 816, 992, 1206, 1305, 1843, 1857, 1892, 2119, 2218, 2251, 2664, 6971, 162, 4718, 7040, 3963, 6953, 6182, 1417, 5611, 270, 4743, 62, 89, 465, 2181, 5285, 6545, 4666, 6087, 6952, 1596, 61, 87, 464, 2180, 4671, 59, 90, 463, 2179

M. Jean-Marie Sermier (LR)

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général

Après l'article 30 (p. 4051)

Amendement n^o 5867

Article 31 (p. 4051)

Amendements n^{os} 2888, 6057, 484, 819, 1894, 2219, 2250, 485, 822, 997, 1848, 1905, 2220, 2252, 4, 94, 1838, 2153, 383, 1196,, 995, 2120, 2666, 2124, 2668, 7079, 2710, 1307, 1970, 6972

Suspension et reprise de la séance (p. 4053)

Après l'article 31 (p. 4053)

Amendements n^{os} 647, 4688, 6720, 6795, 4597, 4150, 4149, 6794, 4595, 6579, 7212

Sous-amendements n^{os} 7371, 7372

Amendements n^{os} 6977, 195, 414, 2713, 3679, 4361, 2306, 5192, 2935,, 1191, 1278, 6151

Sous-amendement n^o 7379

Amendement n^o 166

Article 32 (p. 4057)

Amendements n^{os} 5, 370, 386, 998, 1170, 1908, 1963, 2127, 2155, 2221, 2253, 2669, 5865, 6798, 7140, 6796, 6797, 7141, 7142, 194, 3734, 3809, 4745, 5288

Après l'article 32 (p. 4062)

Amendements n^{os} 2113, 5119, 6951

Article 33 (p. 4062)

Amendements n^{os} 4606, 3474, 5289, 4148

Après l'article 33 (p. 4063)

Amendement n^o 7184 rectifié

Article 34 (p. 4063)

Amendement n^o 2938

PRÉSIDENTE DE MME LAETITIA SAINT-PAUL

Amendements n^{os} 3738, 3914, 812, 2408, 5171, 5868, 3693, 1444, 357, 3392, 5172, 6201, 3698, 425, 2939, 3960, 7213, 4749, 1456, 2942, 6121, 3736

Article 35 (p. 4065)

Amendements n^{os} 6799, 7129, 4922, 5173,, 165, 5003, 728, 2784, 4954, 6185, 1159, 5985, 282, 5990, 5312, 2992, 4955, 899, 2785, 280, 4957, 5314, 7039, 4958

Après l'article 35 (p. 4072)

Amendements n^{os} 5126, 7059, 5127, 6801

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 4073)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME LAETITIA SAINT-PAUL

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

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 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (n^{os} 3875, 3995).

DISCUSSION DES ARTICLES

(suite)

Mme la présidente. Ce matin, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles, s'arrêtant à l'amendement n^o 5113 portant article additionnel après l'article 29.

Après l'article 29

(suite)

Mme la présidente. Je suis saisie de douze amendements, n^{os} 5113, 2932, 102, 660, 1437, 5114, 6791, 5863, 3680, 6790, 3683 et 11, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 660 et 1437 sont identiques, de même que les n^{os} 5114 et 6791.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n^o 5113.

M. Stéphane Peu. Le Président de la République avait indiqué, à l'issue des travaux de la Convention citoyenne pour le climat (CCC), qu'il reprendrait ses propositions « sans filtre ». Nous savons que cela n'a pas été le cas et nombre de ses membres le regrettent profondément.

Avec cet amendement je vous donne l'occasion de vous rapprocher de la promesse du Président de la République, en reprenant à la virgule près une préconisation de la CCC que vous n'avez, parmi de nombreuses autres, pas retenue. Il s'agit de baisser le taux de TVA sur les transports collectifs de voyageurs, à l'exception du transport aérien, de 10 % à

5,5 %, pour diminuer les tarifs et ainsi, encourager l'utilisation des transports en commun. Il est inutile d'argumenter sur l'intérêt de cette mesure pour l'environnement.

En outre, le régime de TVA comprend les produits de première nécessité dont le taux est fixé à 5,5 %, les produits de consommation à 10 % et les produits de luxe à 20,5 %. Cet amendement vise à assimiler les transports collectifs aux produits de première nécessité. Étant élu de la région parisienne, j'en suis convaincu.

Mme la présidente. L'amendement n^o 2932 de M. Thibault Bazin est défendu.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 102.

M. Vincent Descoeur. En complément des propos de notre collègue, l'objet de cet amendement vise à inciter. Or pour inciter, il faut faciliter l'accès à ces transports en baissant le taux de TVA.

Mme la présidente. Les amendements identiques n^{os} 660 de M. Jean-Yves Bony et 1437 de M. Bertrand Pancher sont défendus.

L'amendement n^o 5114 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n^o 6791.

M. Loïc Prud'homme. Il vise à appliquer un taux de TVA réduit à tous les transports publics urbains de voyageurs. Au reste, je note sur ce point une convergence entre les propositions de la Convention citoyenne pour le climat et notre programme politique « L'Avenir en commun », puisque les membres de la CCC demandent la TVA limitée à 5,5 %. La perte de recettes induite sera compensée par une augmentation de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, étant donné que l'objectif recherché, ainsi que l'a mentionné mon collègue Stéphane Peu, est de favoriser le report modal vers les transports en commun.

En outre, cette incitation est juste sur le plan social : vous n'êtes pas sans savoir que la TVA est l'un des impôts les plus injustes qui grèvent les budgets des classes populaires. Dès lors, cette mesure participe également de l'objectif de la Convention citoyenne pour le climat visant à prendre en considération la justice sociale, en accord avec l'horizon d'écologie populaire que La France insoumise défend. Nous pensons que pour accélérer la transition écologique, il faut favoriser les déplacements en transports collectifs publics plutôt que de pérenniser le modèle de la voiture individuelle. Cela commence par le déploiement de ce type de mesures incitant à utiliser les transports collectifs et la reconnaissance que ces transports répondent à un besoin de première nécessité voire de première urgence.

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 5863, je suis saisie par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 5863.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général de la commission spéciale. Et l'équilibre des finances publiques alors ?

M. Bruno Millienne. Ils s'en foutent !

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre, est-il normal que les recettes fiscales de l'État soient assurées par la mobilité de nos concitoyens ? C'est pourquoi la TVA dans ce secteur, qui s'élève aujourd'hui à 10 %, devrait être abaissée. On ne saurait concevoir que pour des mêmes parcours, par exemple Paris-Bordeaux ou Paris-Rennes, le prix du billet de train soit élevé du fait du taux de TVA, alors que celui du billet d'avion est faible. Il est essentiel de revenir à un taux de 5,5 % de TVA, car il garantirait la mobilité de chacun, y compris des familles les plus modestes, en préservant le pouvoir d'achat. Tel est l'objet de cet amendement qui est essentiel pour le groupe Les Républicains. On doit pouvoir utiliser les transports mais non au prix d'un choix qui suscite des inquiétudes pour le budget du quotidien ; il importe de garantir la mobilité des familles modestes.

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 3680, je suis saisie par le groupe Socialistes et apparentés d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 3680.

M. Gérard Leseul. Il vise à inciter encore davantage l'utilisation des transports en commun. Cette baisse de la TVA serait la bienvenue. L'idée n'est pas nouvelle et n'est pas non plus une idée de « gauchiste », si j'ose l'expression. En effet, Régions de France, l'Union des transports publics et ferroviaires ainsi que de très nombreux députés – nos collègues l'ont rappelé – appellent cette mesure de leurs vœux. Par ailleurs, le Sénat, dans le cadre des discussions budgétaires de l'automne dernier, avait déjà adopté une telle mesure. Par conséquent, nous souhaiterions que l'Assemblée nationale fasse preuve d'autant de sagesse sur ce sujet que le Sénat.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 6790.

M. Loïc Prud'homme. Il s'agit d'un amendement de repli qui vise à baisser la TVA uniquement sur les billets de train. Cette mesure est d'un tel bon sens qu'elle est partagée de la gauche à la droite de l'hémicycle : c'est une mesure de justice sociale et qui répond à un impératif climatique. Ne nous racontons pas d'histoire : si le report modal ne se fait pas, nous aurons une fois de plus manqué la cible dans ce texte.

Mme la présidente. Les amendements nos 3683 de M. Gérard Leseul et 11 de Mme Delphine Batho sont défendus.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la commission spéciale pour le titre III, pour donner l'avis de la commission.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la commission spéciale pour le titre III. Nous attaquons ce débat avec les amendements visant à baisser la TVA sur les transports collectifs. Rappelons l'histoire : avant 2012, la TVA était à 5,5 % ; Les Républicains l'ont augmentée à 7 % au 1^{er} janvier 2012, (*Mme Cendra Motin applaudit*) puis la majorité socialiste l'a portée à 10 % en 2014. (*Même mouvement.*)

M. Stéphane Peu. Et vous, avec votre « en même temps », vous faites la même chose !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je trouve très intéressant que vous souhaitiez revenir aujourd'hui sur les combats que vous avez menés lors des précédentes législatures.

Nous partageons l'ambition de rendre le transport ferroviaire accessible au plus grand nombre. C'est la raison pour laquelle nous avons entamé, avec le Gouvernement, un travail pour assurer la lisibilité des grilles tarifaires de la SNCF, afin qu'elle envisage la baisse de certains tarifs pour rendre les trains accessibles à tous.

M. Jean-Marie Sermier. Très bien !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous agissons aussi sur l'offre : depuis quatre ans, nous menons une vraie politique de reconquête du train. En augmentant l'offre, je suis certain que nous serons également en mesure de faire baisser les prix.

La baisse de la TVA pose une difficulté, vous le savez : nous ne sommes pas certains qu'*in fine*, elle se répercutera sur le prix du billet.

M. Loïc Prud'homme. Où ira-t-elle donc ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'objectif que visent vos amendements – et que nous partageons –, à savoir que les prix des billets soient accessibles à tous, ne serait donc pas atteint.

Dernier argument : la réglementation européenne. Au nom du principe du droit européen de neutralité concurrentielle de la TVA, si nous baissions la TVA sur le transport ferroviaire, en particulier sur les TGV, nous devons en faire de même pour les avions. Or cette mesure serait plutôt contradictoire avec les objectifs que vous défendez. C'est la raison pour laquelle j'émet un avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements.

Mme Cendra Motin. Très bien !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports. Votre objectif est de favoriser les transports en commun ; rappelons tout d'abord qu'en France, les transports en commun sont structurellement favorisés puisque l'État subventionne les TER à hauteur de 75 % et les transports collectifs à hauteur de 60 %.

Deuxièmement, nous avons pris depuis 2017 un certain nombre de mesures en faveur des transports collectifs que M. le rapporteur a rappelées : reprise de 35 milliards d'euros de dette de la SNCF ; 3 milliards investis pour la régénération du réseau ferroviaire nous permettant d'augmenter l'offre ; 6 milliards prévus pour le plan de reconquête des petites lignes ferroviaires, représentant 9 000 kilomètres de lignes qui auraient dû être supprimées ; sur les 11 milliards du

plan de relance alloués au transport pour les deux prochaines années, 5 milliards sont consacrés au mode ferroviaire. L'effort de soutien budgétaire est indéniable.

Ensuite, M. le rapporteur l'a très bien expliqué, pour garantir que la baisse éventuelle de TVA permette à l'usager de constater que le prix a effectivement baissé dans son panier d'achat, il faut d'abord s'assurer de la transparence tarifaire – c'est ce que j'ai demandé à la SNCF. Ainsi, lorsque l'on achète un billet, on doit connaître dans quelle fourchette de prix se situe son tarif. Surtout – et cet élément a été exacerbé par la crise –, il faut être en mesure de proposer des petits prix jusqu'au dernier moment. Or aujourd'hui, ce n'est pas le cas. J'ai donc adressé deux demandes à la SNCF : d'une part, établir une transparence tarifaire, qui sera effectuée avant l'été, d'autre part, simplifier la grille tarifaire et s'assurer que des petits prix seront disponibles jusqu'au dernier moment, ce qui sera bien utile aux moins aisés d'entre nous, notamment aux jeunes. Pour ces deux raisons, et afin de mettre ces éléments dans le bon ordre, je vous invite à retirer ces amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Monsieur le rapporteur, vous avez rappelé qu'une majorité de droite, puis une majorité de gauche ont, chacune à leur tour, augmenté la TVA sur les transports publics, dans d'autres contextes.

M. Bruno Millienne. Il y a toujours une bonne raison !

M. François-Michel Lambert. Permettez-moi de vous dire que nous reconnaissons nos erreurs. Je laisserai le soin à mes amis de droite de le dire.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Ce n'est pas fait !

M. François-Michel Lambert. Pour ma part, j'avais voté cette augmentation avec grande inquiétude et je le reconnais : ce fut une erreur que nous continuons à payer cher. En effet, les transports publics ne sont pas autant utilisés qu'ils devraient l'être. C'est pourquoi d'un point de vue tant symbolique qu'opérationnel, remettons la TVA à 5,5 %. Enfin, vous semblez nous reprocher cette augmentation, monsieur le rapporteur ; donnez-nous donc la possibilité de corriger nos erreurs.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je ne vous fais aucun reproche !

M. Bruno Millienne. Ce n'est pas un reproche mais un constat !

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

M. Pierre Vatin. Monsieur le ministre délégué, que vous souhaitiez préserver les finances publiques en refusant une baisse de la TVA, je peux l'entendre : l'État est toujours à la recherche d'un euro par-ci ou d'un euro par-là. En revanche, que vous disiez ne pas avoir confiance en la SNCF pour qu'elle répercute une telle baisse de la TVA sur le prix du billet, cela me surprend. Il me semble que l'État a le pouvoir d'engager des négociations dans cet objectif avec une entreprise comme la SNCF.

M. Jean-Marie Sermier. Très bien !

M. Gérard Leseul. On l'espère en effet !

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Je viens de m'apercevoir que, depuis quatre ans, je n'ai en réalité rien compris au mantra du Président de la République et de La République en marche : le fameux « en même temps ».

M. Jean-Marie Sermier. Excellent !

M. François-Michel Lambert. On n'a toujours pas compris d'ailleurs !

M. Gaël Le Bohec. Ça va venir !

M. Belkhir Belhaddad. Oui, il faut du temps !

M. Stéphane Peu. En somme, quand la droite et la gauche font une bêtise, la logique est de la reproduire. S'agissant de la TVA, par exemple, on fait « en même temps » une bêtise de droite et une bêtise de gauche ! (*MM. François-Michel Lambert et Pierre Vatin applaudissent.*)

Outre le fait que les époques changent, les enjeux relatifs aux transports et au climat évoluent eux aussi ; ou bien n'ai-je rien compris non plus aux raisons pour lesquelles nous examinons ce projet de loi et avons lancé la Convention citoyenne pour le climat.

Par ailleurs, soyez précis dans vos réponses, monsieur le rapporteur, comme je le suis dans l'exposé sommaire de l'amendement n° 5113 : il vise à baisser le taux de TVA à 5,5 % sur l'ensemble des transports collectifs de voyageurs à l'exception du transport aérien. Ne me répondez donc pas que si nous baissons la TVA pour certains moyens de transport il faudra le faire pour l'aérien : notre amendement tend à prévoir exactement l'inverse. Trouvez autre chose !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous allons le faire au niveau européen.

M. Stéphane Peu. Quant à l'argument selon lequel nous ne pourrions pas garantir qu'une baisse de la TVA se répercuterait sur les tarifs, il n'est franchement pas recevable ! Les organismes de transports collectifs, au premier rang desquels la SNCF, dépendent tous plus ou moins de la puissance publique.

Vous ne voulez pas baisser la TVA sur les transports collectifs, Vous voulez répéter des erreurs du passé sans avoir les mêmes excuses pour les justifier.

M. Jacques Marilossian. Quel intérêt présenterait la baisse de la TVA ?

M. Stéphane Peu. Quel intérêt ? Baisser les tarifs pour accroître le nombre d'usagers ! À chaque fois qu'une telle décision a été prise, elle a eu cet effet !

M. Jacques Marilossian. Mais non, ça ne marche pas comme ça !

M. Stéphane Peu. Je pourrais vous parler des municipalités et des intercommunalités, de gauche comme de droite – en même temps –, qui ont instauré la gratuité des transports collectifs...

M. Jacques Marilossian. Ça ne marche pas !

M. Stéphane Peu. Bien sûr que si !

M. Jacques Marilossian. Mais non !

M. Stéphane Peu. Partout où elle a été appliquée, cette mesure a été une réussite extraordinaire. Allez voir à Dunkerque !

M. Loïc Prud'homme. Ou à Châteauroux, ville de droite !

M. Jacques Marilossian. Ce n'est pas la baisse de la TVA qui change quoi que ce soit !

Mme la présidente. La parole est à Mme Cendra Motin.

Mme Cendra Motin. Je rappellerai d'abord que ce n'est pas la baisse de la TVA qui incite les gens à prendre les transports communs, mais le fait que ces derniers existent. (*M. Jacques Marilossian applaudit.*) C'est pour qu'ils existent que nous avons voté la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui a donné aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) les moyens de développer des offres.

Baisser la TVA revient à diminuer les recettes de l'État, donc sa capacité à aider les collectivités. Or aider les collectivités, c'est précisément ce que nous avons fait dans les textes budgétaires de l'an dernier. Je rappelle que nous avons alloué des crédits et accordé des avances remboursables aux AOM, ce qui leur permet, à l'instar de la SNCF, de placer une partie de leurs salariés sous le régime de l'activité partielle – auquel elles n'avaient normalement pas accès –, les deux tiers du coût étant assumé par l'État. Ce soutien se concrétise également par des PGE – prêts garantis par l'État – ainsi que par des aides représentant plusieurs milliards d'euros : c'est justement M. le ministre délégué qui les avait annoncées dès l'été dernier en ce qui concerne la SNCF. N'oublions pas que cette entreprise a perdu 5 milliards d'euros rien qu'en 2020.

Peut-être ne vous le rappelez-vous pas, monsieur Peu, mais nous avons aussi quelque peu anticipé les choses en reprenant 35 milliards d'euros de la dette de la SNCF, l'État ayant engagé 25 milliards d'euros en 2020 et 10 milliards pour 2022.

Notre « en même temps » est donc très clair. Nous voulons que les Français puissent se déplacer plus facilement en transports en commun – c'est pourquoi nous avons voté la LOM – et, en même temps, nous voulons être en mesure d'aider les AOM en cas de coup dur. Pour cela, il nous faut des recettes et la TVA y contribue. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Vincent Descoeur. Mme Motin nous dit que l'État ne peut se départir des recettes fiscales issues de la TVA. Or j'observe que la compensation des pertes fiscales dues à la fin programmée du moteur thermique...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Ah !

M. Vincent Descoeur. ...et de la vente de certains carburants n'a pas été évoquée au cours de nos débats précédents. Ainsi, lorsque nous proposons des dispositions visant à favoriser les transports publics, on nous objecte une perte de ressources pour l'État, mais lorsqu'il s'agit de mettre un terme au moteur thermique sous dix ans, la question est laissée de côté – ce que nous avons eu tort de faire, car elle est importante. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.*)

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. On l'a évoquée !

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

M. Loïc Prud'homme. Mon amendement n° 6790 est également très précis s'agissant de la compensation des pertes de recettes induites par une baisse de la TVA sur les billets de train, en ce qu'il vise à augmenter la taxe due par les concessionnaires d'autoroutes. Votre argument ne tient donc pas.

À cet égard, la manne financière extraordinaire que vous accordez aux sociétés d'autoroutes, qui versent des dividendes par milliards à leurs actionnaires,...

M. Jacques Marilossian. Mais non !

M. Loïc Prud'homme. ...constitue un autre exemple de vos choix en matière de transports. Je le répète, augmenter leur taxation constituerait un levier pour financer la baisse de la TVA dont nous parlons.

Quoi qu'il en soit, les Français sauront faire la part des choses et identifier quels modes de transport vous avez décidé de favoriser.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Turquois.

M. Nicolas Turquois. Le débat sur la TVA est toujours une course au moins-disant. On peut toujours faire mieux en proposant encore et encore de baisser la TVA sur les transports publics, qui sont par ailleurs très importants.

À cet égard, j'invite les députés des zones urbaines denses à se mettre en relation avec ceux des territoires ruraux. En effet, s'agissant des subventions accordées aux transports publics, les citoyens des zones les plus rurales, où ça n'a pas beaucoup de sens d'organiser des transports collectifs, seront toujours perdants. Plutôt que de conserver des moyens pour améliorer la mobilité collective dans ces territoires ruraux, vous préférez la renforcer dans les zones urbaines. Je conçois que cela aurait un intérêt pour les habitants de votre circonscription, pour autant que je la connaisse, monsieur Peu, mais, au fond, ce seront les habitants des régions très peu desservies par les transports – comme la mienne – qui paieront le prix de cette diminution de recettes fiscales.

Je ne crois pas que ce soit le bon équilibre. Je préfère l'approche présentée par Mme Motin et qui consiste à soutenir financièrement le développement d'offres de transport partout où c'est possible. Je le répète, la diminution de la TVA sera toujours une course à l'échalote. Il est toujours possible de la baisser davantage, mais cela revient à prendre le problème par le mauvais bout. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Jacques Marilossian. Bien sûr !

(*Les amendements n° 5113, 2932 et 102, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

(*Les amendements identiques n° 660 et 1437 ne sont pas adoptés.*)

(*Les amendements identiques n° 5114 et 6791 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 5863.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	71
Nombre de suffrages exprimés	71
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	19
contre	52

(L'amendement n° 5863 n'est pas adopté.)

M. Bruno Millienne. C'est passé crème!

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 3680.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	70
Nombre de suffrages exprimés	70
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	18
contre	52

(L'amendement n° 3680 n'est pas adopté.)

(Les amendements n°s 6790, 3683 et 11, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 5116.

M. Stéphane Peu. Je vous signale que nous venons d'enterrer une énième proposition de la Convention citoyenne pour le climat. J'essaierai donc de me montrer plus modeste avec le présent amendement,...

M. Gaël Le Bohec. Ah, on va écouter!

M. Stéphane Peu. ...qui vise à fixer des tarifs sociaux par voie réglementaire dans le cadre d'une politique nationale, afin de garantir un minimum d'unité et d'équité.

Je ne prendrai que l'exemple du train : inutile de vous dire que choisir ce mode de transport revient beaucoup plus cher que la voiture voire que l'avion aux familles modestes. Il conviendrait donc de prévoir des tarifs sociaux pour les familles nombreuses, en fonction du nombre d'enfants,...

M. Jacques Marilossian. Ça existe!

M. Stéphane Peu. ...pour les personnes âgées ou encore pour les demandeurs d'emploi.

M. Jacques Marilossian. Mais ça existe!

M. Stéphane Peu. Non, ces tarifs n'existent dans aucune réglementation nationale. Demandez aux personnes à revenus modestes qui veulent partir en vacances en prenant le TGV plutôt que la voiture!

Mme Valérie Beauvais et M. Jean-Marie Sermier. C'est très cher!

M. Gaël Le Bohec. Et la carte « Familles nombreuses »?

M. Stéphane Peu. Puisque tout le monde semble s'accorder sur l'intérêt de cette proposition, adoptons cet amendement! *(M. Gérard Leseul applaudit.)*

(L'amendement n° 5116, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 3689.

M. Gérard Leseul. Il vise à établir une feuille de route relative à l'accès au transport ferroviaire dans les territoires ruraux et périurbains, qui permettrait d'identifier les moyens à mobiliser par l'État pour renforcer le soutien des initiatives innovantes, à l'instar des coopératives ferroviaires qui se développent dans le Sud.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Même avis.

M. Gérard Leseul. C'est un peu court!

Mme la présidente. La parole est à M. David Habib.

M. David Habib. Je m'appuierai sur cet excellent amendement de M. Leseul pour en évoquer un que j'avais moi-même déposé, mais qui a été déclaré irrecevable. Il visait à vous demander, monsieur le ministre délégué, une feuille de route en vue de la poursuite des projets de LGV – lignes à grande vitesse – sur le territoire national.

En effet, vous avez décidé d'interdire certaines lignes aériennes, mais sans pour autant créer de nouvelles LGV, ce qui est votre droit le plus strict. Ce choix concerne d'ailleurs la région dont vous envisagiez de briguer la présidence – la Nouvelle-Aquitaine pour ne pas la nommer. Notez à cet égard que je ne le reproche pas à l'ensemble du Gouvernement, étant donné que Mme Darrieussecq, elle, n'est pas du tout sur votre ligne. Fidèle à ce qu'elle défend depuis longtemps, elle est en effet favorable à la poursuite des projets de LGV.

Quoi qu'il en soit, je souhaitais rappeler à notre assemblée les engagements qui avaient été pris dans ce domaine et que certains jugements de contentieux ont confirmés. En 2017, le Gouvernement incarnait le progrès et le développement, mais aujourd'hui il n'a plus aucune ambition...

M. Jean-Marie Sermier. Ça a fait pschitt!

M. David Habib. ...ni en termes de maillage territorial, ni en termes de décentralisation, ni en termes d'aménagement du territoire. Il n'est même pas en mesure d'offrir une réponse alternative au tout-avion, ce moyen de transport demeurant la seule solution pour rejoindre Paris pour les habitants des territoires auxquels je fais référence, ce que je regrette.

J'ai de l'estime et du respect pour vous, monsieur le ministre délégué, et je ne désespère pas que vous nous annonciez une bonne nouvelle d'ici à la fin de nos débats, même si vous n'êtes pas candidat aux élections régionales. Je vous rappelle néanmoins que l'un de vos excellents prédécesseurs, Alain Vidalies, avait, lui, accompli le travail nécessaire à la réalisation des LGV. Je regrette que ce gouvernement et cette majorité aient décidé d'abandonner le Sud-Ouest. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je ne doute pas, monsieur le député, qu'Alain Vidalies a accompli le travail nécessaire sur le plan des principes, mais il a juste oublié de financer le système ferroviaire. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. David Habib. Non, vous ne pouvez pas dire cela, les collectivités avaient payé !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous avons hérité de la dette de 46 milliards d'euros de la SNCF, dont nous avons dû reprendre 35 milliards.

M. Jacques Marilossian. Eh oui ! C'est dur !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. J'ajoute que nous avons trouvé le réseau ferroviaire dans un état que l'on pourrait qualifier de vétuste, pour utiliser une litote.

Nous avons cinq projets de ligne à grande vitesse en cours : le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) que vous avez évoqué, mais aussi les lignes Paris-Normandie et Roissy-Picardie, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) et la ligne nouvelle en Provence-Côte d'Azur (LNPCA).

Nous régénérons aussi le réseau secondaire, avec un plan inédit de 6 milliards d'euros, qui n'était pas prévu en 2017, pour les petites lignes ferroviaires, et nous poursuivons parallèlement les projets à grande vitesse pour achever le schéma directeur national.

Tout cela conforte cette spécificité française qu'est la combinaison d'un réseau secondaire – qui sera demain de bonne qualité – et des lignes à grande vitesse répondant à nos objectifs d'aménagement du territoire. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. David Habib. Quand je serai doyen de cette assemblée, ce ne sera toujours pas fait !

(L'amendement n° 3689 n'est pas adopté.)

Avant l'article 30

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 1414, 6180 et 4241, portant article additionnel avant l'article 30 et pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 1414 et 6180 sont identiques.

L'amendement n° 1414 de M. Bertrand Pancher est défendu.

La parole est à Mme Nadia Essayan, pour soutenir l'amendement n° 6180.

Mme Nadia Essayan. Nous allons examiner l'article 30 qui traite de la suppression progressive, à l'horizon 2030, de l'avantage fiscal sur la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) dont bénéficie le gazole consommé par les poids lourds du transport routier de marchandises. Comme d'autres, j'ai travaillé avec les acteurs du fret ferroviaire français et l'alliance 4F sur la possibilité d'inscrire dans ce texte si important pour le climat des objectifs ambitieux de développement du fret ferroviaire.

S'il nous faut réduire les émissions du transport de marchandises en accompagnant la transition énergétique du transport routier, premier mode de transport de nos

marchandises, il nous faut aussi renforcer les liens entre le ferroviaire et la route afin de construire un véritable projet intermodal.

Or, la part du fret ferroviaire français dans le transport de marchandise n'est plus que de 9 % quand la moyenne européenne est à 18 %. La situation est donc alarmante, et la France en passe de devenir le maillon faible de l'Europe ferroviaire. C'est la raison pour laquelle j'avais déposé des amendements doublant la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030, qui ont malheureusement été déclarés irrecevables.

Puisque nous ne pourrions donc pas aborder ce problème, et alors que la stratégie nationale du développement du fret ferroviaire inscrite dans la LOM à l'initiative de M. le rapporteur est présentée pour avis au Conseil d'orientation des infrastructures, pouvez-vous nous rassurer, monsieur le ministre, sur le fait que vous prendrez bien en compte le fret ferroviaire pour le verdissement de la mobilité de nos marchandises ?

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 4241.

M. François-Michel Lambert. Un titre est toujours un bon indice des intentions qu'il recouvre. Ainsi le chapitre II du titre III est-il intitulé « Améliorer le transport routier de marchandises et réduire ses émissions. » Non ; ce qu'il faut, c'est réduire les émissions du transport de marchandises par les évolutions technologiques, fiscales et logistiques, d'où cet amendement.

Je suis très critique de l'approche purement technologique du transport de marchandises, qui occulte les questions d'organisation pourtant déterminantes. Nos marchandises circulent dans tous les sens et, tant que nous resterons aussi mauvais que nous le sommes en matière de logistique – nous sommes très mal classés tant à l'échelle européenne qu'à l'échelle mondiale –, nous subirons, aux dires des économistes, un manque à gagner de l'ordre de 60 milliards d'euros par an ; c'est en tout cas ce que nous économiserions structurellement, sur une année, si nos performances logistiques égalaient celles des Belges, des Néerlandais ou des Allemands.

Il nous faut donc changer d'approche, en commençant par changer de sémantique ; c'est le sens de cet amendement.

*(Les amendements identiques n^{os} 1414 et 6180, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)
(L'amendement n° 4241, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

Article 30

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Alors que nous entamons l'examen du chapitre II, qui vise à améliorer le transport routier de marchandises et à réduire ses émissions, comment ne pas s'arrêter sur l'absence dans ce texte de mesure concernant le fret fluvial et ferroviaire, qui devrait pourtant être une priorité pour désengorger nos routes et offrir aux transporteurs des solutions modales alternatives.

Le secteur du transport est responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre, devant l'industrie et l'agriculture ; il est en outre particulièrement polluant du fait du recours massif au diesel. Il y a donc urgence à organiser la

conversion du thermique, mais surtout à renforcer et à développer des infrastructures ferroviaires et fluviales qui permettront un report modal.

En ce qui concerne d'abord le fret ferroviaire, l'âge moyen du réseau ferroviaire français est d'environ vingt-neuf ans, contre dix-sept ans en Allemagne. Pourtant, tandis que la France parvient difficilement à investir 3 milliards d'euros par an, dans la régénération et la modernisation de son réseau, l'Allemagne a présenté en 2019 un plan d'investissement record de 86 milliards d'euros jusqu'en 2030, soit près de 9 milliards d'euros par an.

Le plan de relance n'apparaît pas vraiment à la hauteur en la matière et, au total, sur les 4,7 milliards d'euros affectés au secteur ferroviaire en septembre, seuls 650 millions d'euros constituent véritablement de nouveaux crédits d'investissement, et seulement 150 millions d'euros sont débloqués pour le fret ferroviaire. Nous sommes vraiment dans un train qui a du retard.

M. Jacques Marilossian. C'était mieux avant !

M. Gérard Leseul. Le Premier ministre lui-même s'est dit meurtri par l'affaire du Perpignan-Rungis, le fameux train de primeurs, à l'arrêt depuis un an. Monsieur le ministre, s'il vous plaît, passez des mots aux actes !

Quant au fret fluvial, nous sommes là encore en train de manquer le cap. Sur nos 8 600 kilomètres de voies navigables, soit à peu près un quart du réseau fluvial européen, ne transitent que 3 % des tonnes-kilomètre transportées, contre 7 % en Europe, tandis que le transport fluvial représente 12 % du transport en Belgique et 43 % aux Pays-Bas.

Les professionnels du secteur ont d'ores et déjà identifié les freins à lever pour permettre le développement de ce mode de transport vertueux : investir dans les infrastructures pour permettre une navigation de nuit et la mise en place d'itinéraires de délestage, travailler sur le modèle économique, notamment sur les taxes d'embarquement, qui constituent un vrai handicap au développement du fluvial.

Il faut également développer, à l'instar de ce qui se fait dans le port de Dunkerque, l'établissement par contractualisation de parts modales minimales à atteindre pour le fret débarqué dans les ports français. Certes, le canal Seine-Nord Europe devrait constituer un accélérateur important mais, dans le même temps, il exposera nos ports à une concurrence difficile avec nos voisins du Nord. Il est donc urgent d'armer les ports français pour les y préparer et développer un écosystème vertueux.

Enfin, dans le cadre d'un plan de relance qui pourrait être renforcé, il faut impérativement que vous décréétiez prioritaires les infrastructures fluviales et ferroviaires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. C'est ce que l'on fait, monsieur le député.

M. Gérard Leseul. Si nous n'anticipons pas maintenant, il sera trop tard demain pour respecter l'ensemble des objectifs que nous nous sommes engagés à atteindre en faveur du climat. Votre réponse à notre dernier amendement ayant été un peu courte, nous aimerions vraiment vous entendre sur le sujet, monsieur le ministre : appelez donc et prenez de l'allure ! *(M. Dominique Potier applaudit.)*

(À quinze heures trente-cinq, M. David Habib remplace Mme Laetitia Saint-Paul au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENTE DE M. DAVID HABIB

vice-président

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

M. Jean-Marie Sermier. La multimodalité ne peut naturellement être remise en cause et nous avons besoin de trains, de navires et d'avions, mais quel que soit le moyen de transport emprunté, on finit toujours par un camion.

Il faut donc arrêter le lynchage systématique du transport routier et des camions, qui, depuis quelques années, sont accusés d'être la source de tous les maux, alors qu'ils sont indispensables.

C'est encore eux qui sont visés dans cet article 30 puisque, s'ils ne trouvent pas de solution pour se décarboner, vous leur supprimerez le remboursement de la TICPE dont ils bénéficiaient jusqu'à présent. Est-il raisonnable de les surtaxer ainsi, alors que nous n'avons aucune solution technique à leur proposer pour cette décarbonation ?

La France dispose en gros d'un parc de 600 000 camions, qui doivent être remplacés tous les six ans, ce qui fait environ 100 000 camions par an. Si les transporteurs étaient prêts à en équiper la moitié d'entre eux, soit 50 000, en moteurs à hydrogène, nous serions incapables de répondre à leur demande, car nous n'avons pas la capacité industrielle de produire aussi massivement.

La transition énergétique ne peut uniquement reposer sur le fait de punir les gros pollueurs : il faut leur indiquer comment ne pas polluer. À cet égard, nous sommes sidérés par ce projet de loi qui comporte des mesures de taxation et impose des interdictions sans proposer aucune solution.

C'est parce que le groupe LR a confiance en vous, monsieur le ministre délégué *(M. le ministre délégué hoche la tête en signe de remerciement)*, que nous vous demandons comment vous comptez faire pour que les transporteurs français puissent équiper chaque année de 10 000 à 20 000 voire 30 000 camions soit en moteurs à hydrogène soit en moteurs électriques, sachant que cette dernière solution, qui n'offre pas d'autonomie supérieure à 200 kilomètres, n'est sans doute pas la mieux adaptée. Au-delà de tout ce que vous pourrez nous dire sur l'engagement financier du Gouvernement, comment peut-on techniquement doter le secteur du transport d'un nombre suffisant de véhicules propres pour atteindre nos objectifs ?

Si nous nous contentons de taxer le transport routier, la clientèle se tournera vers les concurrents des pays voisins, l'Allemagne ou l'Espagne, aggravant les difficultés d'une filière déjà très fragilisée.

J'ai presque envie de vous dire que nous sommes tous transporteurs routiers, parce que nous avons besoin de ce mode de transport pour faire vivre l'économie de notre pays.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Permettez-moi de commencer par une mise en perspective. La situation du fret et, plus spécifiquement, du transport routier est le fruit d'événements remontant, pour simplifier les choses, aux années 2000-2010.

M. Jean-Marie Sermier. C'était l'ancien monde !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. La désindustrialisation, d'abord, a entraîné la baisse de la quantité de matériaux lourds et pondéreux transportés par le rail, ce qui explique pour partie la diminution de la part du fret ferroviaire dans la part des marchandises transportées. À cela s'est ajouté le choix d'une fiscalité favorable à la route, d'où un report massif des marchandises sur le transport routier.

Aujourd'hui, la part modale du ferroviaire dans le transport de marchandises est de 9 %, soit deux fois moins qu'en Allemagne, ce qui est très insatisfaisant, sachant que l'objectif européen est d'atteindre 30 % en 2030. Nous avons donc des progrès considérables à accomplir.

En matière de fret ferroviaire, notre action suit plusieurs axes : investissement massif dans les infrastructures, désendettement de la SNCF, réseau primaire et secondaire, et soutien aux opérateurs, touchés de plein fouet par la crise.

Nous nous appuyons ensuite sur une approche peut-être moins homogène des différents segments de marché du fret. Beaucoup de matériaux stratégiques sont aujourd'hui transportés par transport combiné et wagon isolé, et j'ai défendu à Bruxelles la mise en place d'un mécanisme européen inédit de subvention du wagon isolé. Seize pays sur vingt-sept se sont ralliés à cette solution qui devrait permettre de rendre le fret ferroviaire beaucoup plus viable et compétitif par rapport à la route.

En ce qui concerne le fret fluvial et maritime et le trafic portuaire, nous investissons 450 millions d'euros sur les deux prochaines années dans la totalité du continuum maritime portuaire et fluvial. Il s'agit essentiellement de travaux d'intermodalité et d'infrastructures, pour des volumes et des montants totalement inédits.

Par ailleurs, nous développons l'intermodalité et encourageons l'allongement des trajets, dans la mesure où le fret fluvial et maritime n'est rentable que pour les trajets supérieurs à 400 kilomètres, la concurrence de la route étant particulièrement forte sur les trajets les plus courts.

Troisièmement, sur le transport routier de marchandises, nous essayons de faire deux choses, dont je vous ai déjà quelque peu exposé la genèse. La première est de mettre en place une transition écologique au sens premier du mot « transition », c'est-à-dire qu'en même temps que nous construisons l'offre future de poids lourds à l'hydrogène ou électriques, auxquels il faut ajouter l'offre déjà partiellement existante de véhicules au biogaz et au biofioul, nous allons progressivement baisser les dégrèvements de fiscalité. Tout cela se fera de façon concertée avec la filière, dans le cadre d'un contrat de transition énergétique, et tout en restant lucides sur le fait que l'offre est encore insuffisante. À l'horizon 2040, nous serions à 20 % de poids lourds électriques et à hydrogène, à 40 % de biodiesel et 40 % de biogaz. C'est une transition que nous espérons également favorable à l'écosystème industriel français.

Enfin, et ce dernier élément important n'est pas souvent abordé dans le débat public, la réelle raison de la baisse de la fiscalité sur le transport routier de marchandises tient au fait que nous n'avons pas voulu traiter à la racine le problème du dumping social qui s'est exercé contre le pavillon français et qui a été très largement construit au niveau intra-européen. Depuis quelques années, les choses s'améliorent – le paquet mobilité a permis des avancées considérables –, mais le rétablissement d'un prix équitable pour le transport routier passera par une régulation sociale plus efficace au niveau

européen. C'est ce que nous défendons pour le transport routier de marchandises, pour le transport aérien et pour le transport maritime.

Pour toutes ces raisons, que je ne répéterai pas pour chacun des amendements qui vont suivre, vous comprendrez que mon avis y sera très nettement défavorable.

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements identiques n^{os} 2, 91, 346, 364, 960, 1203, 1855, 1882, 2109, 2154, 2216, 2248, 2663, 2880, 2884, 6988 et 7128, visant à supprimer l'article.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 2.

M. Vincent Descoeur. Il vise en effet à supprimer l'article 30 qui remet en cause, en proposant de la supprimer, la fiscalité différenciée dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises. Pourquoi supprimer cet article ? Parce que l'augmentation de la fiscalité qui découlera à coup sûr de son adoption handicapera incontestablement les entreprises françaises de transport, déjà fortement concurrencées du fait des disparités de fiscalité entre les pays membres de l'Union européenne, plusieurs d'entre eux ayant une fiscalité beaucoup plus avantageuse. Dans la mesure où il n'existe pas encore d'autre option, cette taxation qui va renchérir le coût du transport apparaît exclusivement punitive pour les transporteurs, mais aussi pour leurs clients, car elle ne s'accompagnera – à moins que vous n'en fassiez la démonstration – d'aucun bénéfice environnemental, et n'aura pas non plus d'effet sur le report modal.

M. le président. Les amendements n^{os} 91 de M. Martial Saddier et 346 de M. Marc Le Fur sont défendus.

La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour soutenir l'amendement n^o 364.

Mme Valérie Beauvais. Pour compléter – la tâche est ardue ! – les propos de mon collègue Vincent Descoeur, j'ajoute que le taux minimal européen de taxation sur le gazole est actuellement de 33 euros par hectolitre. En France, du fait d'augmentations successives depuis 2015, ce taux est de 45,19 euros par hectolitre pour les professionnels du transport. De nombreux États membres européens appliquent une fiscalité différenciée ; à titre d'illustration, l'Espagne applique le minimum européen de 33 euros par hectolitre, ce qui donne un avantage compétitif aux transporteurs espagnols qui, de surcroît, achètent le carburant moins cher en cuve ou à la pompe.

Augmenter la fiscalité en France sans tenir compte des différences de fiscalité sur le gazole en Europe handicaperait un peu plus les entreprises françaises, déjà lourdement concurrencées, aussi bien pour le transport international que national. La pression concurrentielle européenne est forte dans le transport routier de marchandises ; elle s'exerce au détriment du pavillon français, lequel ne cesse de perdre du terrain au profit des pavillons étrangers. Je rappelle qu'en trente ans, l'activité du pavillon français a fortement reculé, passant de 90 % à 60 % en 2019. Par ailleurs, alors que le pavillon français régresse sur le plan mondial, il convient de noter que le cabotage réalisé en France est aujourd'hui six fois plus important qu'en 2000. En 2019, l'activité du pavillon français à l'étranger a chuté de 7,3 % par rapport à 2018 et ne représente plus que 3 % de l'activité réalisée par les transporteurs français, contre 11 % en 2000.

En outre, l'offre de véhicules décarbonés et les réseaux d'avitaillement *ad hoc* sont à ce jour très largement insuffisants pour offrir aux transporteurs routiers des options d'investissement dans d'autres énergies. La technologie hydrogène n'est pas encore au point, et il est acquis que les motorisations sans diesel ne seront pas produites en masse en 2022, ni en 2030. Il en va de même des infrastructures d'avitaillement et de recharge. Il est impératif de tenir compte de ces éléments avant d'envisager une quelconque trajectoire de hausse de la fiscalité sur le gazole. Dans le cas contraire, il s'agirait d'une taxation purement punitive,...

M. Vincent Descoeur. Tout à fait !

Mme Valérie Beauvais. ...dans la mesure où les transporteurs ne pourraient disposer ni de véhicules, ni d'infrastructures d'avitaillement en nombre suffisant.

M. le président. L'amendement n° 960 de M. Thibault Bazin est défendu.

La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 1203.

M. Pierre Vatin. Monsieur le ministre délégué, j'aimerais que vous nous expliquiez comment vous pouvez, d'un côté, proposer ces dispositions et, de l'autre, prétendre que nous pourrions, à l'issue de la présidence française de l'Union européenne en 2022, parvenir à une convergence avec nos voisins. La démarche logique serait de faire l'inverse.

M. le président. Les amendements n°s 1855 de M. Jean-Luc Bourgeaux, 1882 de M. Dino Cinieri, 2109 de M. Pierre Cordier, 2154 de M. Arnaud Viala, 2216 de Mme Laurence Trastour-Isnart, 2248 de Mme Bérengère Poletti, 2663 de Mme Marie-Christine Dalloz, 2880 de Mme Anne-Laure Blin, 2884 de M. Guy Teissier, 6988 de M. Jean-Marie Sermier et 7128 de M. Éric Woerth sont défendus.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je souhaite d'abord dire d'un mot que, sur tous les bancs, quelle que soit notre étiquette politique, nous partageons la volonté de soutenir les routiers. Ils ont fait la preuve de leur professionnalisme, notamment dans le contexte de la crise sanitaire durant laquelle ils ont répondu présents, et nous pouvons tous saluer leur investissement. *(M. Jean-Marie Sermier applaudit.)*

Supprimer l'article 30, c'est supprimer la dynamique pragmatique que nous souhaitons instaurer, qui consiste à mener une réflexion à l'échelle européenne avant d'agir. Cette réflexion vise en premier lieu à promouvoir la convergence de la fiscalité sur les carburants à laquelle, comme l'a dit Mme Beauvais, nous devons absolument travailler, notamment avec l'Espagne et l'Italie, mais aussi avec l'Allemagne.

M. Dominique Potier. Et le Luxembourg !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Mais nous y avons ajouté, en commission spéciale, une convergence sociale. En effet, comme l'a dit M. le ministre délégué, il existe un véritable dumping social dans le secteur. Enfin, supprimer cet article, ce serait supprimer un pan essentiel de la politique que nous souhaitons mener, à savoir l'accompagnement à la transition énergétique du secteur, qui est clairement évoqué dans l'article.

M. Jean-Marie Sermier. Cessez de taxer !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Taxer n'est pas le cœur de l'article ; celui-ci présente avant tout un horizon, une volonté d'accompagner. Cela, vous oubliez de le dire. C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis défavorable à l'ensemble de ces amendements.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. M. le rapporteur a bien parlé ; avis défavorable.

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

M. Jean-Marie Sermier. Il est clair que nous sommes tous favorables à nos amis transporteurs routiers ; personne ne dira le contraire. Mais, comme je l'ai dit tout à l'heure, tout produit a été transporté en camion à un moment ou à un autre. Qu'on utilise un train, un avion, un bateau, peu importe : pour aller d'un point A à un point B, il faut forcément un camion quelque part. Arrêtons donc le *bashing* des routiers et aidons les transporteurs à faire leur transition vers une flotte complètement décarbonée. De plus, reconnaissez qu'au niveau européen, ils ont déjà fait un effort exceptionnel : ils respectent quasiment tous la norme Euro 6, alors que beaucoup de pays européens n'ont pas atteint ce niveau-là ; leurs camions traversent pourtant la France, quelquefois sans faire un seul plein de carburant. Autrement dit, ils ne paient aucune taxe nationale et se contentent d'utiliser nos routes. En clair, nous avons besoin de cette flotte.

Monsieur le ministre délégué, nous vous faisons confiance sur le sujet, mais il est compliqué. Quand une usine est établie quelque part, vous savez qu'elle est là et vous pouvez prendre des décisions en conséquence, mais les entreprises de transport ne sont jamais présentes à un seul endroit puisque, par définition, elles transportent. On peut donc imaginer que des actionnaires français ou allemands détiennent des participations dans des entreprises situées ailleurs, dont les camions traversent la France. Il faut leur adresser un signal. Vous dites croire dans le transport routier : soyez croyant et pratiquant,...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Amen !

M. Jean-Marie Sermier. ...et mettez en pratique ce que vous croyez. Rendez-vous compte de l'image que vous donnez aux transporteurs routiers avec l'article 30. Vous leur dites que s'ils ne sont pas aux normes en 2030, on leur piquera une partie de la TICPE qu'on leur rendait. Ce n'est pas cela qu'il faut leur dire ; il faut leur dire comment ils vont réussir à se doter de moteurs de moins en moins carbonés et leur proposer, ensemble, une action à la fois décarbonée et structurante pour leur permettre d'être les meilleurs au niveau européen et d'aller chercher des marchés à l'extérieur.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. On ne peut qu'approuver l'objectif affiché mais, malgré ce qu'a dit M. le rapporteur, taxer, ce n'est pas encourager. En l'absence de solutions décarbonées, vous aurez du mal à nous convaincre qu'il y a un bénéfice immédiat pour la planète. Le seul bénéfice immédiat qui transparaît, c'est pour Bercy.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Les transporteurs routiers sont engagés : ils l'ont été pendant la crise et le sont dans la transition écologique. Contrairement à ce que vous dites, l'offre existe déjà pour partie, par exemple pour le biogaz : on ouvre des stations ici et là.

M. Jean-Marie Sermier. Allons !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Deuxièmement, nous construisons la transition. Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'objectif pour 2040 est d'avoir 20 % de poids lourds électriques ou à hydrogène, 40 % de camions au biogaz et 40 % au biodiesel. C'est une transition industrielle concertée avec le secteur. Vous savez que, par nature, les poids lourds utilisés pour le transport routier de marchandises sont renouvelés au bout d'une durée de six à huit ans, et ce cycle assez court permettra d'accélérer la transition.

Le troisième élément est l'élément social. Là-dessus, les choses progressent un peu, mais nous savons qu'une des conditions de la régulation des prix sera une action de régulation politique au sens large pour la convergence économique et fiscale, avec des mesures sociales fortes pour restaurer l'énergie du pavillon français qui, il faut bien le dire, a pris beaucoup contre lui ces dernières années.

(Les amendements identiques n^{os} 2, 91, 346, 364, 960, 1203, 1855, 1882, 2109, 2154, 2216, 2248, 2663, 2880, 2884, 6988 et 7128 ne sont pas adoptés.)

M. Jean-Marie Sermier. Vous n'aimez pas les transporteurs... Mais qui aimez-vous ?

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements pouvant faire l'objet d'une discussion commune : le n^o 3718, les amendements identiques n^{os} 359, 1304, 1966 et 6970, ainsi que les amendements identiques n^{os} 481, 989, 1856, 1888, 2115, 2217 et 2249.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 3718.

M. Gérard Leseul. Nous proposons, en remplacement de l'augmentation de la TICPE, une augmentation de la taxe due par les concessionnaires d'autoroutes pour les poids lourds de façon à générer la recette attendue.

M. le président. L'amendement n^o 359 de M. Marc Le Fur est défendu.

La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n^o 1304.

M. Michel Vialay. L'article prévoit la suppression du remboursement partiel de TICPE dont bénéficient les transporteurs professionnels, sachant que de nombreux États membres appliquent au transport routier un mécanisme de fiscalité différencié – et que le transport routier de marchandises représente 89 % des flux de marchandises et ne produit que 6 % du total des émissions de gaz à effet de serre en France.

Étant donné que 2 % seulement du parc roulant utilisent actuellement des énergies alternatives, les besoins des entreprises de transport en investissement s'établiront entre 7 et 20 milliards par an pendant les dix prochaines années.

Parce qu'il serait déjà très difficile de dégager de tels montants aujourd'hui, où le secteur ne produit que 1 milliard de marge par an, la trajectoire de suppression du mécanisme du gazole professionnel à horizon de 2030, qui se

traduira concrètement par la suppression d'une ristourne, semble irréaliste. Nous proposons donc d'ajouter à l'article une clause de rendez-vous, ce qui permettra aux acteurs de se réunir et de dresser un état des lieux des données relatives au développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation.

Tout à l'heure, monsieur le ministre délégué, vous avez dit que vous vouliez mettre en perspective ce que vous avez fait. C'est bien. Cela s'appelle de la com'. Il serait plus intéressant de mettre en perspective ce que vous n'avez pas fait – pour que nous puissions comprendre où sont vos freins – et ce que vous allez pouvoir faire.

M. le président. Les amendements n^{os} 1966 de Mme Valérie Beauvais et 6970 de M. Jean-Marie Sermier sont défendus.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 481.

M. Vincent Descoeur. Avant d'envisager une trajectoire de hausse de la fiscalité sur le gazole, il serait judicieux de se référer au rapport sur la transition énergétique du secteur, sur les différences de fiscalité ainsi que sur les perspectives de convergence, qui sera rédigé lorsque la France présidera l'Union européenne.

M. le président. Les amendements n^{os} 989 de Mme Valérie Bazin-Malgras, 1856 de M. Jean-Luc Bourgeois, 1888 de M. Dino Cinieri, 2115 de M. Pierre Cordier, 2217 de Mme Laurence Trastour-Isnart et 2249 de Mme Bérengère Poletti sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable à tous ces amendements. En premier lieu, il importe de conserver l'horizon de 2030 pour fixer une trajectoire et lui donner une véritable visibilité.

D'autre part, il est effectivement de bon sens de tenir compte, dans notre réflexion, du rapport qui sera remis à l'issue de la présidence française de l'Union européenne ; ce sera le cas. Dès lors, les amendements qui portent sur ce point sont satisfaisants.

Je rappelle enfin – mais nous y reviendrons lorsque nous examinerons les amendements du groupe Socialistes et apparentés – que l'article tend avant tout, non à taxer les transporteurs mais à les accompagner. Ce sont cette logique et cette dynamique qu'il importe de conserver.

M. le président. Sur l'amendement n^o 5864, qui sera appelé dans un instant, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

Quel est l'avis du Gouvernement sur ces amendements ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Avis défavorable. Je l'ai indiqué : la filière est engagée dans un contrat de transition énergétique que nous construisons avec elle. Il existe déjà des mécanismes d'accompagnement, comme le suramortissement, qui sera prolongé jusqu'en 2024, et le bonus annoncé pour les poids lourds, qui se monte à 50 000 euros pour les camions et à 30 000 euros pour les bus et les cars. Nous travaillons en outre à construire la filière hydrogène, certains que la massification de son usage permettra d'abaisser les prix. Nous œuvrons enfin à la transi-

tion vers le gaz – et pas uniquement vers le biogaz, bien que nous incitions fortement le secteur à se tourner vers ce produit alternatif, dont le marché est mature.

(L'amendement n° 3718 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n° 359, 1304, 1966 et 6970 ne sont pas adoptés, non plus que les amendements identiques n° 481, 989, 1856, 1888, 2115, 2217 et 2249.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 5864.

M. Jean-Marie Sermier. À un moment, monsieur le ministre délégué, il faut dire les choses. Nous l'avons rappelé : il faudra que les transporteurs routiers se décarbonent le plus possible, car, quelles que soient les orientations que nous prenons, nous aurons besoin d'eux pour nous approvisionner. Par cet amendement, nous vous demandons par conséquent d'adresser un signal clair à la filière et de renoncer à votre projet de suppression progressive du remboursement de la TICPE dont bénéficient les entreprises de transport routier françaises.

Nous pouvons travailler ensemble. Vous nous avez dit que vous avez négocié avec la filière,...

M. Bruno Millienne. C'est vrai !

M. Jean-Marie Sermier. ...mais, quelques engagements qui aient été pris, je ne pense pas que ses représentants soient favorables à la mesure que vous défendez.

M. Bruno Millienne. Eh si !

M. Jean-Marie Sermier. Nous vous proposons donc de maintenir le remboursement de la TICPE à son niveau actuel, tout en cherchant avec les transporteurs routiers des solutions permettant de décarboner leur activité.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je ne peux pas laisser dire que le titre III du projet de loi – « Se déplacer » – n'envoie aucun signal aux transporteurs routiers.

M. Jean-Marie Sermier. Le seul signal, c'est que vous les taxez !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Hier, nous avons voté, à l'horizon de 2040, la fin des poids lourds à énergie fossile, ce qui permettra de dynamiser l'offre de poids lourds décarbonés. Par ailleurs, un travail important a été mené pour accompagner la filière par des aides à l'achat de véhicules.

Je conviens, monsieur Sermier, que nous devons tous travailler ensemble sur ces sujets, mais vous ne pouvez pas affirmer que rien n'est fait pour accompagner la filière. J'ai déjà évoqué le bonus de 50 000 euros par camion, qui s'ajoute au suramortissement. Au reste, si l'on supprimait le premier alinéa de l'article, comme vous nous invitez à le faire, on supprimerait aussi l'accompagnement vers la transition énergétique.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Eh oui !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable sur votre amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Qui aime les routiers, ici ? (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5864.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	66
Nombre de suffrages exprimés	64
Majorité absolue	33
Pour l'adoption	7
contre	57

(L'amendement n° 5864 n'est pas adopté.)

M. Bruno Millienne. Grand succès !

M. le président. Je suis saisi de six amendements identiques, n° 3, 84, 367, 2152, 2885 et 4663.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 3.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement va dans le même sens que les précédents. Avant d'envisager une trajectoire de hausse de fiscalité sur le gazole, on doit s'appuyer sur les conclusions du groupe de travail créé par le ministère et étudier les solutions de décarbonation des véhicules afin de prévoir des dispositifs d'accompagnement.

Au total, 600 000 véhicules sont concernés, alors qu'à la fin de l'année prochaine, nous ne pourrions mettre en service que 1 000 véhicules électriques. Parce que le problème est réel, prenons le temps d'avancer des solutions avant de brandir la sanction.

M. le président. L'amendement n° 84 de M. Martial Saddier est défendu.

La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour soutenir l'amendement n° 367.

Mme Valérie Beauvais. Je me contenterai d'une question : comment nier, monsieur le rapporteur, monsieur le ministre délégué, que les transporteurs français subissent une concurrence déloyale des transporteurs européens qui traversent notre pays de part en part, empruntent notre réseau routier et n'achètent même pas un litre de carburant à la pompe ? Si les fédérations de transporteurs partagent votre analyse, je ne comprends plus !

M. le président. Les amendements n° 2152 de M. Arnaud Viala, 2885 de M. Guy Teissier et 4663 de M. Jean-Marie Sermier sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Madame Beauvais, vous pourrez la contester, mais je vous livre mon analyse : au cours des dix ou quinze dernières années, on a baissé la fiscalité, qui est devenue favorable à la route, parce qu'on ne s'attaquait pas au vrai sujet qu'est le dumping social intra-européen. C'est ce qui a exposé le pavillon français à la concurrence des pays de l'Est de l'Europe.

M. Vincent Descoeur. C'est exact.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Cette situation a défavorisé le rail au bénéfice du transport routier de marchandises, sans pour autant résoudre le problème du dumping social qui s'exerce au détriment des transporteurs routiers français. Aujourd'hui, nous pensons qu'il faut rétablir une fiscalité qui permette à la fois de favoriser le fret ferroviaire, d'accompagner la transition du transport routier de marchandises et de continuer à fixer un cadre de régulation sociale pour les transporteurs routiers. Ce sont les trois piliers de notre politique, qui passe évidemment par une action au niveau français et, à l'échelon européen, par une initiative dont nous avons pris la tête et qui commence à porter ses fruits.

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

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre délégué, vous ne pouvez pas opposer ainsi le rail et le transport routier, en nous expliquant qu'après les avoir soumis pendant des années à une taxation différente, vous allez à présent surtaxer les transporteurs routiers pour récupérer du fret ferroviaire. Vous savez que c'est faux.

M. Bruno Millienne. Ce n'est pas du tout ce qui a été dit !

M. Jean-Marie Sermier. Nous devons travailler sur le rail, sur lequel nous formulerons des propositions précises, mais ce n'est pas en taxant les routiers que vous le développerez.

La part du transport de marchandises par rail est actuellement de 9 %. Nous sommes les premiers à vous dire banco : si vous l'élevez à 18 %, nous vous soutiendrons. Mais, dans ce projet de loi qui comportait initialement 69 articles, que proposez-vous pour développer le transport par rail ? Rien. Que proposez-vous pour décarboner le transport routier ? Rien. Vous vous contentez de taxer et d'interdire. Voilà votre problème. Sur le fond, nous sommes d'accord : il faut diminuer les émissions de gaz carbonique. Encore faut-il trouver des solutions techniques qui permettent de le faire.

M. Bruno Millienne. On les a déjà indiquées, mais vous n'écoutez pas.

(Les amendements identiques n^{os} 3, 84, 367, 2152, 2885 et 4663 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de treize amendements identiques, n^{os} 483, 816, 992, 1206, 1305, 1843, 1857, 1892, 2119, 2218, 2251, 2664 et 6971.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 483.

M. Vincent Descoeur. M. Sermier vient encore de le rappeler : nous sommes favorables à l'objectif que vous visez. Reste que nous nous interrogeons sur notre capacité à l'atteindre dans le délai prévu. D'où cet amendement de repli, qui propose de supprimer l'échéance du 1^{er} janvier 2030.

M. le président. Les amendements n^{os} 816 de M. Martial Saddinger et 992 de M. Valérie Bazin-Malgras sont défendus.

La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n^o 1206.

M. Pierre Vatin. Je ne saisis pas votre raisonnement, monsieur le ministre délégué. Quelques modes de transport que vous développiez d'ici à 2040, je ne comprends pas ce qui vous permet de dire que nous rétablirons une taxation normale sur le gazole d'ici à 2030, alors que, même en 2040, seuls 20 % du parc de poids lourds seront verts.

Ensuite, je repose ma question : comment peut-on prendre des décisions en France alors qu'aucune concertation n'a été entamée à ma connaissance pour aboutir à une convergence réelle et sérieuse avec nos partenaires européens et que nos transporteurs subissent une vive concurrence ?

M. le président. La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n^o 1305.

M. Michel Vialay. Je ne vais pas reprendre le même argumentaire que tout à l'heure, monsieur le ministre, mais vous n'avez pas répondu à ma question : avec 1 milliard d'euros de marge annuelle dans le secteur, comment sauve-t-on les transporteurs alors que la suppression du remboursement de TICPE que vous prévoyez représente une charge de 1,3 milliard d'euros ?

Vous n'avez pas répondu à une autre question : comment éviter que ne s'organise une concurrence accrue à partir de points de base frontaliers ?

M. le président. Les amendements n^{os} 1843 de M. Marc Le Fur, 1857 de M. Jean-Luc Bourgeaux, 1892 de M. Dino Cinieri, 2119 de M. Pierre Cordier, 2218 de Mme Laurence Trastour-Isnart, 2251 de Mme Bérengère Poletti, 2664 de Mme Marie-Christine Dalloz et 6971 de M. Jean-Marie Sermier sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Les amendements proposent de supprimer l'horizon de 2030 affiché par le projet de loi. Or, dans le cadre programmatique que nous avons choisi, il importe de fixer une échéance précise. Si nous n'en avons pas prévu, je ne doute pas que vous nous l'auriez reproché. Je souhaite garder cet horizon et donne un avis défavorable aux amendements.

Pour vous convaincre, je vous renvoie aux travaux réalisés par Bénédicte Peyrol sur le budget vert, qui montrent à quel point il est nécessaire de travailler à une convergence fiscale dans ce domaine.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. La taxation dont nous parlons ne touche ni le biodiesel ni le biogaz ni le gaz en général, mais le diesel. Nous accompagnons la filière : aides directes au renouvellement des poids lourds vers des modes vertueux pour l'environnement, suramortissement, et ainsi de suite.

La convergence fiscale à l'échelle européenne est l'une des conditions de la mise en œuvre de la trajectoire : nous avons pensé à un plan concerté avec la filière qui permette d'atteindre cette trajectoire et d'accompagner résolument le secteur avec des signaux-prix très clairs vers les modes de transport les plus vertueux. Nous avons fait les choses dans le bon ordre et avons traité les aspects économiques, fiscaux et sociaux à la bonne échelle. L'avis est défavorable.

(Les amendements identiques n^{os} 483, 816, 992, 1206, 1305, 1843, 1857, 1892, 2119, 2218, 2251, 2664 et 6971 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Les amendements n^{os} 162 de Mme Delphine Batho et 4718 de M. Pierre Venteau sont défendus.

(Les amendements n^{os} 162 et 4718, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n^o 7040.

M. Dominique Potier. Je vais défendre l'ensemble des amendements et des idées du groupe Socialistes et apparentés sur l'article 30. Nous aurions aimé que soit plus explicitement écrit dans la loi que toute évolution de la fiscalité du gazole routier doit s'accompagner d'un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier mais également à l'harmonisation sociale. En effet, la concurrence déloyale blesse la dignité de nos travailleurs et de nos entreprises. Monsieur le rapporteur, dans votre inventaire des pays concurrents dans le gazole, vous avez oublié le Luxembourg : les Lorrains connaissent le prix de la concurrence déloyale sur la taxation des carburants.

Monsieur le ministre délégué, je vous sou mets une idée neuve, dont nous verrons si elle peut prospérer : les certificats d'économie d'énergie – CEE –, qui ont fait leur preuve dans la transition énergétique, pourraient être délivrés aux différents modes de transports et être reversés, là est l'innovation, à des groupements d'intérêt économique multimodaux. Les PME et les ETI – entreprises de taille intermédiaire – de transport pourraient se regrouper sur différents métiers du fluvial, du ferroviaire et du routier afin que les aides reversées aux groupements d'intérêt économique territoriaux, quelle que soit leur échelle, encouragent la transition de la motorisation et celle des modalités de transport. Ce type d'alliance innovante pourrait au moins être expérimentée. Tel est le but des amendements que je défendrai tout à l'heure.

Cet amendement, presque de repli, est surtout déclaratif et pose le principe selon lequel toute évolution de la taxation doit placer la compétitivité des entreprises de notre pays à un niveau égal à celui de nos concurrents pour défendre l'emploi : il s'agit d'une ligne générale pour les députés socialistes qui s'applique tant au secteur du bâtiment et des travaux publics qu'à ceux de l'agriculture et du transport routier. Toute éventuelle augmentation des contributions doit être réaffectée au secteur concerné afin de soutenir les investissements en faveur de leur transition écologique et sociale.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je tiens à souligner le travail que nous avons réalisé ensemble sur ce sujet en commission et maintenant en séance. L'amendement n^o 7040 vise à accompagner toute évolution fiscale d'un soutien renforcé à la filière, ce qui répond aux critiques des députés du groupe Les Républicains. J'é mets un avis favorable à l'amendement et salue votre engagement sur le sujet.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. L'avis est également favorable. Je suis preneur d'une discussion sur votre idée relative à des innovations sur les CEE à l'usage des groupements d'intérêt économique multimodaux. L'ambition est partagée, reste à voir si cette idée peut prospérer.

(L'amendement n^o 7040 est adopté.)

M. le président. Les amendements n^{os} 3963 et 6953 de M. Dominique Potier sont défendus.

(Les amendements n^{os} 3963 et 6953, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 6182 et 1417, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Nadia Essayan, pour soutenir l'amendement n^o 6182.

Mme Nadia Essayan. Il vise à ce que l'évolution de la fiscalité s'accompagne, outre le soutien à la transition énergétique du secteur du transport routier, d'un encouragement au transport combiné ainsi qu'au fret ferroviaire et fluvial.

Je vous remercie, monsieur le ministre délégué, de nous présenter vos mesures de développement du fret ferroviaire. Vous avez avancé la diminution du transport des pièces lourdes et volumineuses pour expliquer la baisse de ce fret, mais qu'en est-il du transport des voitures ? Le vice-président de la région Centre-Val de Loire m'a affirmé que le transport des voitures par fret ferroviaire restait insuffisant.

Dans cette même région, les plateformes logistiques se multiplient, ce qui accroît la circulation des poids lourds. Il serait intéressant de vérifier si ces plateformes mettent en place, dès leur conception, les liaisons qui rendent possible une multimodalité ferroviaire ou fluviale ainsi que le contournement des villes et des villages – objet d'un amendement de ma collègue Aude Luquet. Si tel n'était pas le cas, peut-être que la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire pourrait être plus exigeante en ce sens.

M. le président. La parole est à Mme Sylvia Pinel, pour soutenir l'amendement n^o 1417.

Mme Sylvia Pinel. Il est défendu. Je précise, monsieur le président, que vous ne m'avez pas entendu dire que l'amendement n^o 1386 de M. Charles de Courson, dans la dernière série d'amendements identiques, était défendu.

M. le président. Soit, mais je doute que cela ait pu changer l'avis du rapporteur sur la série en question...

Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements en discussion ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous ne voulons pas brouiller les pistes dans l'article 30. Notre objectif premier est de travailler sur le secteur routier de marchandises. Nous nous concentrons sur la politique fiscale et sur l'accompagnement de la transition de la filière, voilà pourquoi nous avons défendu en commission notre souhait de développer les frets ferroviaire et fluvial. Les chargeurs doivent déployer des plans d'action valorisant ces deux modes de fret.

L'adoption de votre amendement brouillerait notre message et donnerait du crédit aux critiques des députés du groupe Les Républicains qui nous reprochent de vouloir opposer les modes, alors que nous cherchons à développer leur complémentarité. Les modes ne s'opposent pas, ils se complètent au contraire. J'é mets un avis défavorable aux deux amendements.

(Les amendements n^{os} 6182 et 1417, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Sur l'article 30, je suis saisi par les groupes Les Républicains et La République en marche d'une demande de scrutin public.

Sur l'amendement n° 5867 portant article additionnel après l'article 30, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme Huguette Tiegna, pour soutenir l'amendement n° 5611.

Mme Huguette Tiegna. Il vise à compléter l'alinéa 1^{er} de l'article 30 par la phrase suivante : « Cette évolution de la fiscalité du gazole routier est conditionnée à la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen et au développement et à l'accessibilité d'une offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile suffisante et accessible mise sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillements en énergie. »

L'objectif est de maintenir la compétitivité des entreprises de transport françaises face à la concurrence des opérateurs étrangers.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. L'amendement est satisfait, j'en demande le retrait.

(L'amendement n° 5611 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 270 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 270, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Joël Aviragnet, pour soutenir l'amendement n° 4743.

M. Joël Aviragnet. Le présent article vise à supprimer d'ici à 2030 le tarif réduit de taxation du gazole professionnel. Comme le précise l'étude d'impact du projet de loi, le tarif réduit pour le gazole professionnel appliqué par la France est déjà plus élevé que celui appliqué par l'ensemble de nos voisins européens. L'alignement sur le tarif à taux plein contribuera donc à accentuer cet écart.

Il convient d'analyser précisément les conséquences économiques et concurrentielles de la suppression de ce tarif réduit pour le secteur du transport routier, afin de définir une trajectoire appropriée ainsi que des modalités de soutien au secteur adaptées.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'article 30 prévoit l'élaboration d'un rapport qui présentera tous ces éléments. Votre amendement est donc pleinement satisfait et j'en demande le retrait.

(L'amendement n° 4743, repoussé par le Gouvernement, est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n°s 62, 89, 465 et 2181.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 62.

M. Vincent Descoeur. J'ai déjà eu l'occasion de développer mes arguments, mais sans succès. Je considère que cet amendement est défendu.

M. le président. Les amendements n°s 89 de M. Martial Saddier, 465 de Mme Valérie Beauvais et 2181 de M. Arnaud Viala sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 62, 89, 465 et 2181, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 5285 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 5285, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 6545.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre collègue Jean-Luc Poudroux, député élu à La Réunion qui porte la voix des territoires ultramarins, repose sur l'idée que l'on ne peut pas proposer les mêmes solutions en métropole et outre-mer. Il vise à adapter les normes européennes relatives au secteur du transport routier de marchandises dans les territoires ultramarins.

Il a été reproché à ce projet de loi de passer sous silence les spécificités des territoires d'outre-mer.

Or les transports sont justement un domaine dans lequel il faut y travailler. Nous attendons que vous fassiez un geste à l'intention de nos amis ultramarins.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Ils n'ont pas répondu !

M. Bruno Millienne. Si, avis défavorable.

M. le président. M. le ministre délégué et M. le rapporteur ont répondu en donnant leur avis.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Tout de même, monsieur le ministre délégué, je pense que nos amis de La Réunion et de tous les autres territoires ultramarins de la République attendent une autre réponse du Gouvernement que « favorable » ou « défavorable ».

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. J'ai eu l'occasion d'évoquer le sujet avec votre collègue Poudroux à La Réunion. Nous discutons des dérogations aux normes européennes, or vous évoquez les dérogations relatives au

transport routier de marchandises en outre-mer. Cela relève d'un autre champ, raison pour laquelle j'émet, dans le cadre du débat qui nous occupe, un avis défavorable, même si le sujet est évidemment digne d'intérêt et retient toute l'attention du Gouvernement.

M. Vincent Descoeur. Voilà, c'est mieux !

(L'amendement n° 6545 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Joël Aviragnet, pour soutenir l'amendement n° 4666.

M. Joël Aviragnet. Il vise à renforcer le soutien au secteur du transport routier, en contrepartie de la suppression du tarif réduit de taxation du gazole professionnel. D'après le tome II, « Dépenses fiscales », de l'annexe « Évaluation des voies et moyens » du projet de loi de finances pour 2021, 27 676 entreprises ont bénéficié de ce tarif réduit en 2019, pour un montant total de 1,38 milliard d'euros.

Il faut évaluer quel serait le désavantage concurrentiel si nos partenaires européens ne s'engageaient pas dans une même dynamique d'augmentation de la fiscalité sur le gazole professionnel. Il convient donc d'une part, comme y tend le présent article, de favoriser une approche coordonnée au niveau européen, pour tendre vers une convergence de la fiscalité sur les carburants, d'autre part de renforcer le soutien proposé en contrepartie au secteur. C'est l'objet du présent amendement, qui vise à préciser que le rapport qui sera remis au Parlement devra prévoir un soutien au maintien de l'emploi, en plus d'un soutien à la transition énergétique.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. La remarque est judicieuse. Nos travaux en commission ont été animés par la même préoccupation. Dans le cadre des négociations liées à la présidence française de l'Union européenne, nous avons demandé la prise en compte de la dimension sociale, avec une harmonisation sociale à l'échelle européenne. Votre amendement est donc satisfait par ces discussions qui aboutiront à limiter les conséquences sociales de la transition énergétique, notamment dans le secteur de l'emploi.

En revanche, je suis convaincu que notre travail pour accompagner le secteur et transformer sa fiscalité stabilisera le nombre d'emplois, voire l'augmentera, de manière à faire du transport routier de marchandises un fleuron de notre nation.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le paquet Mobilité apporte déjà des réponses très concrètes, s'agissant de l'encadrement du cabotage ou de l'interdiction du repos en cabine pour les transporteurs routiers. En marge de la régulation économique et fiscale, nous tentons maintenant de construire au niveau européen une régulation sociale qui arrête la saignée que le pavillon national a connue ces quinze dernières années. Le travail est en cours, il a déjà porté ses premiers fruits, et nous le poursuivons au niveau européen, dans toutes ses dimensions – économique, fiscale et sociale –, comme je le disais précédemment.

(L'amendement n° 4666 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 6087 de M. Guillaume Garot est défendu.

(L'amendement n° 6087, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 6952.

M. Dominique Potier. Je propose de le retirer, parce que le ministre délégué s'est engagé à travailler sur la piste des CEE. Le cas échéant, celle-ci pourrait prospérer au Sénat. On pourrait y travailler, à condition de se retrouver. Un rapport du Gouvernement n'est pas envisageable dans ce laps de temps mais, d'ici à l'examen du texte au Sénat, on peut prévoir une expérimentation.

(L'amendement n° 6952 est retiré.)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je proposerai un travail transpartisan sur le sujet. *(M. le ministre délégué acquiesce.)*

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1596.

M. François-Michel Lambert. Pour revenir aux amendements précédents, je constate que la prise en compte des CEE varie selon leur périmètre. Hier, vous avez refusé leur application à l'autoconsommation collective, au motif qu'ils ne pouvaient concerner que les économies d'énergie ; maintenant on voit des éventualités se dessiner. J'en suis satisfait : ils doivent constituer un outil pour accélérer la transition énergétique. Je saurai le rappeler à Mme la ministre Pompili.

L'amendement n° 1596 que je défends ici vise à élargir les travaux à l'importation de marchandises hors Union européenne, afin de leur appliquer une fiscalité. Il s'agit seulement de donner mandat pour les travaux à venir en la matière.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Donc, vous bloquez. Vous rejetez une recherche de solutions pour appliquer une fiscalité à l'importation de produits non européens. Je peux le comprendre, mais quels sont vos arguments ? Ou l'amendement est déjà satisfait, ou son dispositif ne trouve pas sa place dans votre vision de la mondialisation. Nous considérons, pour notre part, que l'Europe doit protéger notre économie : c'est le sens de cet amendement. Merci de nous apporter des précisions.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je crois avoir exposé les principaux éléments de la régulation sociale intra-européenne dont nous tentons de poursuivre l'élaboration. En outre, vous savez que nous sommes engagés pour créer un mécanisme d'inclusion carbone aux frontières extérieures de l'Union européenne, qui satisfera votre demande. Quant à l'avis défavorable que nous avons émis

sur l'amendement, peu des marchandises concernées sont importées par voie routière, elles arrivent essentiellement par voie maritime. Aussi privilégions-nous l'action que je viens de détailler, à l'échelle des frontières extérieures de l'Union. Nous tentons de conduire une action résolue, adaptée en fonction de chaque mode de transport. Je confirme donc l'avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Essayons de travailler ensemble. Votre argumentation est solide, monsieur le ministre délégué, et je vais donc retirer l'amendement. Néanmoins, donnez-nous des arguments pour expliquer vos avis défavorables, et construisons ensemble, puisque nous partageons la même volonté. J'espère que, la prochaine fois, vous me donnerez les arguments en temps et en heure.

(L'amendement n° 1596 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements identiques, n°s 61, 87, 464, 2180 et 4671.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 61.

M. Vincent Descoeur. Il vise à prendre en considération les conclusions du groupe de travail engagé par votre ministère sur le calendrier et les solutions de transition énergétique pour le transport routier de marchandises. À défaut d'espérer que cette proposition soit intégrée à l'alinéa 2, je profite de l'occasion pour vous demander où en sont les réflexions de ce groupe de travail.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Très bonne question !

M. le président. L'amendement n° 87 de M. Martial Saddier est défendu.

La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour soutenir l'amendement n° 464.

Mme Valérie Beauvais. Il est défendu, avec les mêmes arguments que ceux de mon collègue Vincent Descoeur.

M. le président. L'amendement n° 2180 de M. Arnaud Viala est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 4671.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à fonder le travail sur des éléments concrets plutôt que sur une date butoir, celle de 2030.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. On ne peut pas renvoyer dans la loi à un groupe de travail mené par le Gouvernement. En revanche, Bruno Millienne, très actif dans ce groupe, peut témoigner de son dynamisme, afin de trouver les meilleures solutions et d'accompagner la filière. Je ne doute pas que toutes les décisions seront prises à l'aune du travail mené par la représentation nationale ainsi que par l'ensemble des acteurs de la filière. Demande de retrait, donc.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Trois sous-groupes de travail se sont réunis trois fois chacun. La prochaine réunion plénière aura lieu début mai. La difficulté

était de se mettre d'accord sur le TCO, le coût global de possession, et de définir l'ensemble des cas d'usage, sur lesquels un accord a été trouvé, afin de construire la trajectoire avec l'idée d'aboutir d'ici à l'été. Les choses progressent harmonieusement, et je salue l'implication des uns et des autres, particulièrement celle du député Millienne.

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

M. Bruno Millienne. Nous avons quelque peu entamé cette discussion hier soir, chers collègues du groupe Les Républicains. Les travaux sont engagés et les conclusions seront rendues à l'été. La principale difficulté était de se mettre d'accord sur le TCO. Les troisièmes réunions y sont parvenues. Le reste en découlera rapidement.

Je vous ai écouté débattre, notamment, sur la TICPE, et ne suis pas intervenu pour éviter d'allonger les débats. Il serait faux de dire que les transporteurs routiers sont ravis, cependant nous avons trouvé un accord avec eux relativement à l'accompagnement. Vous ne pouvez pas nous reprocher de ne pas les consulter, nous ne faisons que cela depuis des mois et des mois, et nous coconstruisons avec eux le transport routier de demain. Vous connaîtrez les résultats cet été, et j'espère que vous les approuverez tout comme les filières.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. À travers ces amendements, nous voulions en savoir davantage sur l'avancée de ces travaux. Cet après-midi, j'ai tendance à faire confiance à M. Millienne comme à M. le ministre délégué. Nous examinerons avec attention et vigilance les conclusions du groupe de travail. En témoignage de cette confiance, je retire d'autorité les amendements identiques de mes collègues absents, ainsi que le mien.

M. Bruno Millienne. Merci monsieur Descoeur !

M. le président. Je vois que Mme Beauvais et M. Sermier se soumettent à votre autorité !

(Les amendements identiques n°s 61, 87, 464, 2180 et 4671 sont retirés.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n°s 59, 90, 463 et 2179.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 59.

M. Vincent Descoeur. Nous avons retiré les amendements précédents pour mieux revenir ! Mon amendement tend à préciser que si les rapports mentionnés dans le texte faisaient apparaître que la transition énergétique ne peut aboutir avant la date prévue, nous réviserions le calendrier et l'échéance d'évolution de la fiscalité.

M. le président. Les amendements identiques n°s 90 de M. Martial Saddier, 463 de Mme Valérie Beauvais et 2179 de M. Arnaud Viala sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 59, 90, 463 et 2179, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour une explication de vote sur l'article 30.

M. Jean-Marie Sermier (LR). Tout au long de la discussion de l'article 30, nous avons essayé de faire évoluer votre position, malheureusement sans beaucoup de résultats. Monsieur Millienne, monsieur le ministre délégué, nous vous avons assuré de notre confiance par l'intermédiaire de M. Vincent Descoeur – nous avons même retiré certains amendements. Mais il ne suffit pas de dire qu'on aime les transporteurs, il faut aussi leur en donner des preuves. L'article 30 vise à prévoir le déremboursement d'une partie de la TICPE, si les transporteurs n'arrivent pas à s'équiper de moteurs décarbonés.

Je peux vous assurer que l'ensemble des professionnels que nous avons rencontrés, y compris les représentants des filières, nous ont indiqué faire leur maximum. Je ne doute pas que vous avez eu la même démarche, avec les mêmes résultats. Je le redis, je ne sais pas comment les transporteurs routiers pourront acquérir des véhicules décarbonés.

Je rappelle qu'il y a 600 000 camions en France, dont environ 100 000 sont renouvelés tous les ans. Mme la ministre Pompili et vous-même, monsieur le ministre délégué, avez avancé les chiffres de 19 % à 20 %, ce qui signifie qu'il faudrait 20 000 camions fonctionnant à l'hydrogène et 20 000 camions à l'électricité. Or la France ne produit actuellement que quelques centaines de camions de ce type. Il ne suffit donc pas de les taxer, il faut aussi leur faire des propositions. Les vôtres, en l'état, ne nous invitent pas à faire entièrement confiance au Gouvernement. Nous voterons donc contre l'article 30.

M. Jean-Jacques Bridey. Abracadabrantisque !

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

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Je tiens à souligner qu'il y a une cohérence entre les différents articles que nous allons adopter, je l'espère, vis-à-vis de cette filière extrêmement importante.

Tout d'abord, nous avons fixé une date butoir en 2040, pour la fin des poids lourds à énergie majoritairement fossile. La fiscalité sera modifiée d'ici à 2030, pour rendre plus compétitives les alternatives à plus faibles émissions. Nous avons, depuis quelque temps, accompagné cette filière de manière extrêmement concrète – qu'il s'agisse du suramortissement ou du bonus pour les camions à énergie électrique ou à hydrogène.

Dans le présent article aussi, et c'est là un point essentiel, l'État s'engage à soutenir cette filière. Enfin, le quatrième pilier est l'action au niveau européen, pour éviter le dumping social et le dumping fiscal.

M. Jean-Marie Sermier. Ce ne sont pas vraiment des réponses...

M. le président. Je mets aux voix l'article 30.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	88
Nombre de suffrages exprimés	79
Majorité absolue	40
Pour l'adoption	73
contre	6

(L'article 30, amendé, est adopté.)

Après l'article 30

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à augmenter la part des biocarburants dans le transport routier, pour tendre vers un objectif de 15 % en 2030 et de 20 % en 2050. Nous savons que les biocarburants ne sont pas l'alpha et l'oméga de l'avenir, mais la transition énergétique implique de développer l'électrique et l'hydrogène, technologies qui ne sont pas encore complètement matures.

Nous ne sommes pas en mesure de massifier les productions : comment faire pour passer des énergies fossiles à des énergies complètement décarbonées ? La solution, ce sont les biocarburants, que cet amendement vise à promouvoir.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous partageons pleinement vos aspirations, cher collègue, à tel point que nous avons fait figurer des objectifs encore plus ambitieux dans le projet de loi, notamment à travers la PPE, la programmation pluriannuelle de l'énergie. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. J'ai déjà eu l'occasion de préciser que les objectifs à horizon 2040 sont de 20 % sur l'électricité et l'hydrogène, de 40 % sur le biodiésel et de 40 % sur le biogaz, figurant dans la stratégie nationale bas-carbone et dans la PPE.

Les gisements de biomasse étant limités, nous avons fait le choix de les flécher vers les modes de transport pour lesquels les alternatives sont moins immédiates, à savoir les transports aériens et maritimes. Je vous invite donc également à retirer votre amendement, même si je partage votre ambition sur ce sujet ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5867.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	87
Nombre de suffrages exprimés	84
Majorité absolue	43
Pour l'adoption	12
contre	72

(L'amendement n° 5867 n'est pas adopté.)

Article 31

M. le président. L'amendement n° 2888 de Mme Anne-Laure Blin, tendant à supprimer l'article 31, est défendu.

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

M. le président. L'amendement n° 6057 de Mme Barbara Bessot Ballot est défendu.

(L'amendement n° 6057, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 484, 819, 1894, 2219, 2250, 485, 822, 997, 1848, 1905, 2220, 2252, 4, 94, 1838, 2153 et 383, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 484, 819, 1894, 2219 et 2250 sont identiques, de même que les amendements n^{os} 485, 822, 997, 1848, 1905, 2220 et 2252 et les amendements n^o 4, 94, 1838 et 2153.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 484.

M. Vincent Descoeur. Je propose que la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement s'inscrive dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue obligatoire des conducteurs routiers, ce qui pourrait prendre la forme d'une formation de cinq jours, renouvelables tous les cinq ans.

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 819 de M. Martial Saddier, 1894 de M. Dino Cinieri, 2219 de Mme Laurence Trastour-Isnart et 2250 de Mme Bérengère Poletti sont défendus.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 485.

M. Vincent Descoeur. Relayant la préoccupation des chefs d'entreprises du secteur concerné, il a exactement le même objet : promouvoir une conduite optimisée et économe en carburant.

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 822 de M. Martial Saddier, 997 de Mme Valérie Bazin-Malgras, 1848 de M. Marc- Le Fur, 1905 de M. Dino Cinieri, 2220 de Mme Laurence Trastour-Isnart et 2252 de Mme Bérengère Poletti sont défendus.

Les amendements identiques n^{os} 4 de M. Vincent Descoeur, 94 de M. Martial Saddier, 1838 de Mme Jacqueline Dubois et 2153 de M. Arnaud Viala sont également défendus.

L'amendement n^o 383 de M. Marc Le Fur est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'objectif de l'article 31 n'est pas de créer une nouvelle formation, mais bien de s'inscrire dans la formation initiale et dans la formation continue, telles que proposées actuellement.

J'en profite pour souligner l'esprit d'initiative d'un certain nombre de patrons routiers et de routiers, qui sont déjà engagés dans l'éco-conduite. J'émetts donc un avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Mon raisonnement est le même. Sur la périodicité, pour répondre à la question de M. le député Descoeur, nous souhaitons la fixer après concertation avec le secteur. Je vous invite donc à retirer ces amendements ; à défaut ce sera un avis défavorable.

(Les amendements identiques n^{os} 484, 819, 1894, 2219 et 2250 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 485, 822, 997, 1848, 1905, 2220 et 2252 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 4, 94, 1838 et 2153 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 383 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 1196 de M. François-Michel Lambert est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je prends quelques instants pour répondre à François-Michel Lambert, dont l'amendement vise à préciser le contenu de la formation des conducteurs ; or, comme M. le ministre délégué vient de le dire, cela se fera dans le cadre réglementaire et en concertation avec l'ensemble des acteurs. C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis défavorable.

(L'amendement n^o 1196 est retiré.)

M. le président. Sur article 31, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 995, 2120, 2666, 2124, 2668, 7079 et 2710, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements identiques n^{os} 995 de Mme Valérie Bazin-Malgras, 2120 de M. Pierre Cordier et 2666 de Mme Marie-Christine Dalloz sont défendus.

Les amendements identiques n^{os} 2124 de M. Pierre Cordier, 2668 de Mme Marie-Christine Dalloz et 7079 de Mme Sylvie Bouchet Bellecourt sont eux aussi défendus.

L'amendement n^o 2710 de M. Vincent Rolland est défendu.

(Les amendements identiques n^{os} 995, 2120 et 2666, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 2124, 2668 et 7079, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 2710, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n^{os} 1307, 1970 et 6972.

La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n^o 1307.

M. Michel Vialay. Il vise à intégrer dans la formation obligatoire des conducteurs un point sur la conduite rationnelle dans les formations pratiques, pour gagner en efficacité.

M. le président. L'amendement n^o 1970 de Mme Valérie Beauvais est défendu.

Mme Valérie Beauvais. Mêmes arguments, en effet !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 6972.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre délégué, si l'article 31 est certes intéressant, depuis bien longtemps déjà, l'ensemble des entreprises de transport routier forment leurs transporteurs, leurs routiers, à la conduite économe voire à la conduite en sobriété, et sont très désireuses d'avoir des transporteurs économes en matière de carburant, donc en matière de rejets d'émissions de gaz à effet de serre.

Je veux remercier l'ensemble des entreprises de transport routier qui sont encore sous pavillon français – elles ne sont pas si nombreuses – d'avoir fait le choix de rester chez nous...

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Oui !

M. Jean-Marie Sermier. ...et de donner du boulot à un certain nombre de jeunes. J'étais récemment dans un lycée professionnel à Gray, en Bourgogne-Franche-Comté, où l'on apprend à des jeunes à être efficaces en matière de conduite : cela fait longtemps que les entreprises professionnelles font un travail formidable, pour concilier conduite et économies de CO₂. *(M. le rapporteur général applaudit.)*

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Bien !

M. Bruno Millienne. Excellent !

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je souscris à tous les propos de M. le député Sermier : la conduite rationnelle fait d'ores et déjà partie du programme de formation, et se pratique en conduite ou à l'aide de simulateurs. L'amendement est donc pleinement satisfait et je vous invite à le retirer.

(Les amendements identiques n^{os} 1307, 1970 et 6972 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 31.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	86
Nombre de suffrages exprimés	70
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	70
contre	0

(L'article 31 est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures, est reprise à dix-sept heures quinze.)

M. le président. La séance est reprise.

Après l'article 31

M. le président. Nous en venons aux amendements portant article additionnel après l'article 31.

Les amendements identiques n^{os} 647 de M. Didier Le Gac et 4688 de M. Jean-Marie Sermier sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 647 et 4688, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 6720 de M. Loïc Prud'homme est défendu.

(L'amendement n^o 6720, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n^o 6795.

M. Loïc Prud'homme. Il vise à supprimer la niche fiscale sur le kérosène aérien.

Dans la partie « Financement » de son rapport, qui présente le financement des mesures proposées, la Convention citoyenne pour le climat demande la suppression de diverses exonérations fiscales sur les énergies fossiles. En effet, en France, un remboursement continue d'être pratiqué sur le kérosène aérien à usage commercial, ce qui apparaît indécent au vu de la crise climatique.

Les exemptions de taxes sur les produits énergétiques pour les acteurs de l'aviation commerciale représentaient un manque à gagner de 3,6 milliards d'euros en 2019.

L'avion constitue pourtant le moyen de transport le plus polluant. Son impact sur le climat a doublé en vingt ans et pourrait tripler d'ici à 2050. Or l'éco-contribution sur les billets d'avion instaurée en 2020 par le Gouvernement ne représente que 180 millions d'euros en année pleine : c'est une goutte d'eau. Les riches font sécession, une sécession économique et climatique. Selon le rapport d'Oxfam « Combattre les inégalités des émissions de CO₂ », entre 1990 et 2015, les 10 % les plus riches de la population française ont été à l'origine de 27 % de nos émissions cumulées de CO₂, soit autant que les 50 % les plus pauvres. En 2015, toujours en France, l'empreinte carbone des 50 % les plus pauvres est 4,5 fois inférieure à celle des 10 % les plus riches, 13 fois inférieure à celle des 1 % les plus riches. Comble de l'indécence : depuis que le covid a entraîné la restriction des déplacements, certaines compagnies, par exemple en Australie, organisent des vols à destination de nulle part, revenant à l'aéroport dont ils sont partis – uniquement pour faire goûter le plaisir d'un voyage en avion.

Lors de l'examen du dernier projet de loi de finances, nous avons déposé un amendement similaire, dont vous n'avez pas voulu. C'est désormais la Convention citoyenne pour le climat qui vous demande d'agir à ce sujet. La contribution du secteur aérien à la bifurcation écologique doit être à la hauteur de sa responsabilité dans le changement climatique. Nous vous proposons donc de supprimer la niche fiscale sur le kérosène aérien.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends tout à fait votre objectif, mais nous ne pourrions appliquer une telle mesure : la directive européenne du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits

énergétiques et de l'électricité, plus précisément son article 14, précise bien que la taxation du kérosène relève de l'échelon européen. Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Vous le savez, le transport aérien est soumis au régime européen des quotas, au régime international de la compensation ; nous avons instauré la TIRIB, la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants, et l'éco-contribution, que vous avez évoquée. Nous nous livrons à un travail de convergence de la fiscalité européenne qui a fait l'objet de discussions en commission. Par ailleurs, le secteur a engagé sa décarbonation, aussi bien pour les opérations au sol que pour les opérations aériennes ou dans l'industrie aéronautique, qui doit construire une nouvelle génération d'avions sobres en carbone. Pour toutes ces raisons, avis défavorable.

(L'amendement n° 6795 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 4597 de M. Matthieu Orphelin est défendu.

(L'amendement n° 4597, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Sur l'amendement n° 7212, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir les amendements n°s 4150 et 4149, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

Mme Laurianne Rossi. Ces amendements prévoient de mettre fin à l'exonération de TICPE pour le transport maritime privé de voyageurs. Ils visent les paquebots de croisière, qui émettent autant de particules que 1 million de voitures et représentent 40 % des émissions de CO₂ de la ville de Marseille, soit bien plus que le transport routier. Le principe pollueur-payeur doit être appliqué à ce secteur ; nous nous engagerions ainsi dans la direction d'une fiscalité écologique plus juste et d'une décarbonation du transport maritime analogue à celle des transports routier et aérien.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Comme pour la taxation du kérosène utilisé par le secteur aérien, vos amendements se heurtent à l'article 14 de la directive européenne du 27 octobre 2003. Vous avez raison d'estimer qu'il faut aller plus loin dans la transformation du secteur, mais nous ne pourrions appliquer les dispositions que vous nous proposez. Par ailleurs, je tiens à mettre en avant le travail mené par les autorités locales et le Gouvernement sur le port de Marseille, où des branchements à quai permettent désormais de limiter l'impact environnemental des paquebots de croisière. Je demande le retrait de ces amendements ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Même avis, dans le droit fil de ce que vient de dire M. le rapporteur. Non seulement nous poursuivons nos efforts, notamment auprès de l'OMI, l'Organisation maritime internationale,

pour construire la fiscalité internationale requise par ce secteur où la concurrence est mondiale, mais ce dernier a également entrepris de décarboner sa propulsion, au GNL – gaz naturel liquéfié – aujourd'hui et à l'hydrogène demain, de réduire la vitesse commerciale des marchandises, ce à quoi se sont notamment engagés de grands groupes français. S'y ajoute l'électrification à quai, évoquée par M. le rapporteur : la France est particulièrement en avance dans ce domaine, à Marseille et ailleurs. Encore une fois, tous ces efforts se poursuivent en vue de décarboner ce mode de transport ou du moins d'en réduire autant que possible l'impact sur l'environnement.

(Les amendements n°s 4150 et 4149, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 6794.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement vise à supprimer la niche fiscale concernant le gazole routier : nous avons déjà discuté de ce sujet. La proposition SD-B1.4 de la Convention citoyenne sur le climat est la suivante : « Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole, en échange de compensations fortes pour les transporteurs sous forme d'aides au financement accrues pour l'achat de poids lourds neufs plus propres en remplacement des poids lourds polluants ». Je tenais à la citer intégralement, car non seulement les dispositions présentées par le Gouvernement décalent dans le temps la fin de ces avantages fiscaux – pour ne pas dire qu'elles jouent la montre –, mais absolument rien n'est prévu afin de soutenir les transporteurs, y compris en vue de la transition vers un parc de véhicules plus propre. Bref, au-delà de l'affichage, des beaux discours, d'une écologie creuse, nous constatons une nouvelle fois qu'une proposition de la Convention citoyenne sur le climat n'a pas été suivie.

Pour sortir du transport tout-routier polluant, il faut non seulement supprimer ces avantages fiscaux, mais redéployer le fret ferroviaire dans des proportions bien plus massives que vous ne prétendez le faire. Nous vous proposons une première étape vers cet objectif : seulement, le Gouvernement cherche-t-il à atteindre les buts qu'il se fixe ? Le plan de relance, présenté comme vert, soutient finalement moins le chemin de fer que l'automobile ; surtout, la suppression des niches fiscales concernant les carburants polluants n'est envisagée nulle part, alors qu'elle devrait s'imposer. Investir dans le vert n'a aucun sens si l'on ne désinvestit pas dans le brun, avertissait le Haut Conseil pour le climat dans son dernier rapport annuel, en juillet 2020. Par conséquent, en toute logique, nous vous demandons d'en finir avec cette niche bénéficiant au transport routier de marchandises.

M. Bruno Millienne. On ne doit pas assister aux débats dans le même hémicycle !

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Sans vouloir recommencer à débattre de l'article 30, vous vous rappellerez que nous répondons parfaitement à l'objectif de la Convention citoyenne, puisque nous souhaitons mettre fin à ce remboursement de la TICPE à l'horizon 2030. Seulement, cela nécessite une progression et une concertation. Vous vous souviendrez aussi que, dans la logique de l'amendement travaillé avec M. Potier, nous avons inscrit dans ce même article 30 un soutien renforcé à la filière. Nous mènerons ce combat tout au long du quinquennat. Par conséquent, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Même avis. Par ailleurs, je souhaiterais opérer une rectification : vous avez dit que le plan de relance investissait davantage dans l'automobile que dans le train ; or, sur les 11 milliards prévus, 5 milliards seront consacrés au secteur ferroviaire et 2 milliards au secteur automobile. Cela méritait d'être précisé.

M. Loïc Prud'homme. Je n'ai pas parlé du plan de relance, mais en général !

(L'amendement n° 6794 n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements identiques n° 4595 de M. Matthieu Orphelin et 6579 de M. Jean-Charles Colas-Roy sont défendus.

(Les amendements identiques n° 4595 et 6579, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 7212, qui fait l'objet de deux sous-amendements, n° 7371 et 7372.

M. Damien Adam. Cet amendement du groupe La République en marche vise à ce que dans les entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules, ainsi que dans les services de l'État ou les collectivités territoriales gérant un parc de plus de 20 véhicules, les conducteurs soient sensibilisés voire formés à l'éco-conduite. Par ailleurs, si le véhicule est un hybride rechargeable, l'employeur devra s'assurer que le conducteur dispose des moyens de le recharger et qu'il a été sensibilisé à l'usage d'un tel véhicule en mode électrique.

M. le président. Les sous-amendements n° 7371 et 7372 de M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur, sont rédactionnels.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Favorable, sous réserve de l'adoption des deux sous-amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et les sous-amendements ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Même avis que M. le rapporteur.

(Les sous-amendements n° 7371 et 7372, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7212, tel qu'il a été sous-amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	82
Nombre de suffrages exprimés	71
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	71
contre	0

(L'amendement n° 7212, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 6977.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à inscrire dans le SRADDET, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, les stations d'avitaillement en GNV – gaz naturel pour véhicule – et bioGNV. Cette énergie pourrait jouer un rôle important dans la transition écologique, puisque son utilisation réduit de 85 % les émissions de particules dans l'atmosphère. La France est la championne d'Europe des immatriculations de véhicules roulant au GNV : il faut des stations. C'est le sens de cet amendement.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Lors de l'examen de l'article 30, nous avons bien prévu que le rapport qui sera remis à la représentation nationale porterait entre autres sur ces réseaux d'avitaillement et sur leur développement. Je propose donc d'attendre que la représentation nationale ait été éclairée au sujet des possibilités de déploiement et puisse ainsi envisager l'objectif le plus ambitieux possible. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Monsieur Sermier, votre amendement est satisfait par l'article 22 du projet de loi, qui prévoit la mise en cohérence des SRADDET avec la programmation pluriannuelle de l'énergie, laquelle comporte un volet « biogaz ». Je demande donc son retrait ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 6977 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n° 195, 414, 2713 et 3679.

L'amendement n° 195 de Mme Véronique Louwagie est défendu.

La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 414.

M. Pierre Vatin. Cet amendement dû à Valérie Beauvais va dans le même sens que les précédents. Nous ne manquerons pas de veiller à l'avancée des travaux ayant trait à l'avitaillement en GNV et en bioGNV.

M. le président. L'amendement n° 2713 de M. Vincent Rolland est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3679.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement fait suite à celui que je viens de soutenir : il faut que les SRADDET permettent de suivre le déploiement des stations d'avitaillement en GNV et bioGNV, mais aussi que les acteurs locaux soient mobilisés à ce sujet, sans quoi nous n'y arriverons pas. Nous vous l'avons d'ailleurs répété tout au long de l'examen de ce titre III : l'important n'est pas de taxer, d'interdire, au risque d'une décroissance de la mobilité, mais d'évoluer vers une écologie positive, donnant à chacun de nos concitoyens la possibilité de se déplacer d'une manière décarbonée. Nous nous acheminons vers l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants ; or vous ne donnez pas l'impression de prendre en compte, ne serait-ce qu'à titre provisoire, le GNV et le bioGNV, qui constituent des filières importantes pour la France. Nous vous appelons donc à être plus précis, plus conséquents.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous partageons tout à fait l'objectif de faire du GNV une énergie de transition. Puisque vous souhaitez être précis, je vous propose de retravailler votre amendement qui n'est pas opérant sur le plan juridique. En effet, il ne modifierait pas l'article du code relatif au contenu des SRADDET, mais celui qui porte sur le document avec lequel ils doivent être compatibles ou qu'ils doivent prendre en compte. Il est donc nécessaire de préciser la rédaction de votre amendement pour qu'il vise l'objectif que vous avez évoqué. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Demande de retrait.

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

M. Jean-Marie Sermier. Il ne vous échappera pas, monsieur le rapporteur, monsieur le ministre délégué, que nous travaillons modestement avec nos collaborateurs parlementaires, jour et nuit, pour nous efforcer d'avancer sur le sujet, tandis que vous avez, pour votre part, d'autres moyens.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avec des administrateurs au top !

M. Jean-Marie Sermier. Peut-être avons-nous mal rédigé ce qui constitue une réelle ambition politique. Si vous écrivez mieux notre ambition, qui deviendra la vôtre, nous n'en serons pas jaloux ! Je vous propose que nous retirions les amendements de Mmes Louwagie et Beauvais, ainsi que celui de M. Rolland et le mien, et que vous vous engagiez à travailler avec nous sur le développement de la filière d'avitaillement GNV et bioGNV, qui constitue une belle proposition.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous serons précis ensemble !

(Les amendements identiques n° 195, 414, 2713 et 3679 sont retirés.)

M. le président. Les amendements n° 4361 de Mme Fiona Lazaar, 2306 de M. Marc Le Fur, 5192 de M. Jean-Pierre Vigier et 2935 de M. Thibault Bazin sont défendus.

(Les amendements n° 4361, 2306, 5192 et 2935, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Sur les amendements n° 5 et identiques, déposés sur l'article 32, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

Je suis saisi de trois amendements, n° 1191, 1278 et 6151, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 1191 et 1278 sont identiques.

L'amendement n° 6151 fait l'objet d'un sous-amendement n° 7379.

L'amendement n° 1191 de M. François-Michel Lambert est défendu.

La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n° 1278.

M. Michel Vialay. Il faut trouver des solutions opérationnelles pour la phase de transition des flottes de véhicules et d'arrivée progressive de motorisations à énergies alternatives. À cet égard, la solution éco-combi pourrait apparaître pertinente. Dans des pays voisins, elle permet une diminution des émissions de CO₂ estimée entre 25 % et 30 %. Le présent amendement propose ainsi de mener une expérimentation, qui pourrait être organisée sur de grands axes identifiés pour le transport. Elle s'appuierait sur une garantie de non-concurrence entre le fluvial et le ferroviaire durant cette période et prévoirait bien sûr une formation spécifique des conducteurs chargés de la mettre en œuvre.

M. le président. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 6151.

M. Damien Adam. Il porte également sur la solution éco-combi. Je l'avais déjà déposé en commission et l'ai amélioré pour tenir compte des avis du rapporteur et du ministre délégué. L'éco-combi désigne le tractage par un seul camion de deux semi-remorques au lieu d'une ; cette solution permet de transporter deux fois plus de marchandises par véhicule, réduisant ainsi le nombre de camions sur nos routes et les émissions de polluants liées au transport routier de marchandises. Bien sûr, elle n'est pas l'alpha et l'oméga de la transition écologique mais elle peut y contribuer, parmi une palette d'autres solutions – notamment de façon transitoire, avant l'apparition de solutions plus durables.

D'autres pays européens ont largement déployé cette solution, comme l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Espagne et les pays du Nord. Pour tenir compte de l'avis de la commission, l'amendement précise que l'expérimentation devra se dérouler de façon prioritaire sur autoroute. Elle n'est évidemment pas destinée à se faire sur nos routes départementales, dans les centres-villes et les centres-bourgs, mais sur les grands axes routiers, notamment entre des entrepôts logistiques.

M. le président. La parole est à Mme Huguette Tiegna, pour soutenir le sous-amendement n° 7379.

Mme Huguette Tiegna. Je soutiens cette idée géniale proposée par Damien Adam, au sujet de laquelle me semble manquer l'apport du ministère de l'intérieur. Je propose donc qu'il soit associé à l'encadrement de l'expérimentation, avec le ministère chargé des transports.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements en discussion commune et sur le sous-amendement ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je remercie Damien Adam d'avoir apporté ce sujet à nos débats, notamment en commission. Le travail que nous avons réalisé avec le ministère chargé des transports a ainsi permis d'éclairer la représentation nationale au sujet de cette expérimentation. Il se trouve que l'éco-combi soulève un certain nombre de problèmes, non seulement en matière de sécurité mais aussi en matière d'aménagement des infrastructures – par exemple, pour que les véhicules puissent faire le plein dans les stations routières. C'est un premier point.

Ensuite, vous mettez en avant une pratique qui serait déployée à l'échelle européenne. Or en Allemagne, une expérimentation lancée en 2012 sur certains itinéraires a rencontré l'opposition de huit *Länder* qui, pour des raisons de sécurité, ont considéré qu'elle n'était pas pertinente. J'émet donc un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Notre raisonnement est le même. Le retour de l'Allemagne sur l'expérimentation est mitigé. Des baisses des émissions de CO₂ ont effectivement pu être enregistrées mais d'autres externalités défavorables ont été constatées, notamment quant à une sollicitation accrue des infrastructures. Le Gouvernement privilégie des expérimentations plus ciblées, en lien par exemple avec les ports. Nous aurons l'occasion d'évoquer ces projets à l'occasion de la présentation de la stratégie pour le fret ferroviaire que nous devons faire d'ici à l'été devant les deux chambres. Je demande donc le retrait de l'ensemble de ces amendements ; à défaut, l'avis serait défavorable.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. La discussion comportait plusieurs amendements. Les avis que j'ai entendus portent sur l'amendement de M. Adam, qui souhaite déployer l'expérimentation sur les autoroutes. Celui que je défends pour ma part ne précise pas les axes concernés. Il me semble en parfaite résonance avec les propos de M. le rapporteur et les annonces de M. le ministre délégué, de qui je considère donc avoir le soutien.

(Les amendements identiques n^{os} 1191 et 1278 ne sont pas adoptés.)

(Le sous-amendement n^o 7379 n'est pas adopté.)

(L'amendement n^o 6151 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 166 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n^o 166, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 32

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n^{os} 5, 370, 386, 998, 1170, 1908, 1963, 2127, 2155, 2221, 2253, 2669, 5865, 6798 et 7140, tendant à supprimer l'article 32.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 5.

M. Vincent Descoeur. Nous souhaitons supprimer la possibilité offerte aux régions d'instaurer une, ou plutôt des écotaxes. Même si vous vous en défendez, cet article consacre en effet le retour de l'écotaxe, cette fois-ci sous la responsabilité des régions qui l'accepteraient et sous une forme plus complexe et contraignante pour les usagers. C'est le retour de l'écotaxe en moins bien ! À moins que j'aie mal compris, si les régions ont la faiblesse d'instaurer une écotaxe, un transporteur du Massif central – du Cantal, par exemple – acheminant des produits dans l'ensemble du territoire devrait acquitter autant de taxes qu'il traverse de régions – douze, peut-être ! En cet instant, nous n'avons pas la moindre idée de l'assiette de cette taxe, de son taux, ni de son montant.

Au-delà de ce constat, rien ne permet d'affirmer, et pour cause, que cette mesure aurait le moindre effet sur un report modal et le moindre impact bénéfique sur l'environnement,

notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre – ce qui est censé être l'objectif recherché dans le présent titre du texte. Ce qui est certain, c'est qu'elle entraînera un renchérissement du coût du transport qui pénalisera le transporteur, certes, mais aussi ses clients. En un mot, les entreprises éloignées des grandes infrastructures routières n'ayant pas accès à une solution alternative de fret ferroviaire seront pénalisées d'une façon arbitraire et injuste.

M. le président. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n^o 370.

M. Pierre Vatin. Je m'étonne de la création de cette taxe supplémentaire. Vous nous parlez d'encouragement, mais comment voulez-vous encourager les gens si, avec une telle taxe, vous les rendez moins compétitifs que les étrangers qui continueront de traverser notre pays sans rien payer ?

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Ah non !

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 386 de M. Marc Le Fur, 998 de Mme Valérie Bazin-Malgras, 1170 de Mme Sandra Boëlle, 1908 de M. Dino Ciniéri, 1963 de M. Xavier Breton, 2127 de M. Pierre Cordier, 2155 de M. Arnaud Viala, 2221 de Mme Laurence Trastour-Isnart, 2253 de Mme Bérengère Poletti et 2669 de Mme Marie-Christine Dalloz sont défendus.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 5865.

M. Jean-Marie Sermier. Vous n'avez vraiment que ce mot à la bouche : taxation !

M. Bruno Millienne. La demande ne vient pas de chez nous, renseignez-vous ! Demandez à Mme Péresse pourquoi elle veut cette taxe !

M. Jean-Marie Sermier. Article après article, il est question soit d'interdiction, soit de taxation. Pour notre part, nous ne cessons de vous redire que nous ne sommes pas favorables à votre écologie punitive. Nous souhaitons une économie verte, créatrice d'emplois,...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Oh le vertueux !

M. Jean-Marie Sermier. ...un développement qui soit durable, et nous tenons à ce que, demain, les préoccupations environnementales soient partagées par l'ensemble de nos concitoyens. Or vous savez bien que l'écotaxe est l'exemple même de la fausse bonne idée. Rappelons-nous des bonnets rouges et des conducteurs de camions de lait...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Bien sûr !

M. Jean-Marie Sermier. ...qui expliquaient qu'ils devraient payer pour aller récolter le lait dans les exploitations.

M. Dominique Potier. Exonérés !

M. Jean-Marie Sermier. Non : je m'en souviens, car nous avons réussi à obtenir une exonération, mais après moult débats à l'Assemblée.

Or nous ne savons pas comment cette nouvelle taxe pourrait être mise en œuvre. Les camions de lait en seront-ils exonérés ? Qu'en sera-t-il pour les commerçants et les artisans locaux ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'huile d'olive ! Le rosé !

M. Jean-Marie Sermier. Dans quel périmètre s'appliquera-t-elle ? On peut en effet envisager une exonération à 100 ou 150 kilomètres du siège social de l'entreprise.

Nous sommes bien conscients des problèmes qui se posent. Il n'est pas normal que des transporteurs routiers, dont la majorité ne sont pas basés en France, utilisent aujourd'hui des routes départementales et nationales au lieu de l'auto-route pour éviter de payer des taxes, afin que leur trajet leur coûte moins cher. Ils empruntent des routes qui ne sont pas faites pour cela et traversent des villages, ce qui soulève des problèmes.

Toutefois, ce problème, on ne peut pas simplement le résoudre par une taxation. Nous pensons qu'il y a tout un travail à mener, d'une part, pour faire en sorte que les camions circulent sur les routes les mieux adaptées, c'est-à-dire le réseau autoroutier, et, d'autre part, pour mettre au point une taxation globale qui s'appliquerait à tous ceux qui utilisent ce réseau, avec des tarifs coordonnés de manière à éviter toute distorsion de concurrence.

On ne peut pas imaginer laisser les régions et les départements créer leur propre taxe. Nous avons sorti l'écotaxe par la porte et vous voudriez la faire rentrer par la fenêtre !

M. Bruno Millienne. Ce n'est pas nous, monsieur Sermier !

M. Jean-Marie Sermier. À un moment, ça suffit ! Je vous le dis très clairement, nous sommes très opposés à cette écotaxe. Vous n'avez rien négocié avec les filières, n'allez pas nous dire l'inverse ; vous les avez peut-être écoutées mais pas entendues. Ce que nous souhaitons, c'est que vous nous fassiez des propositions pour organiser un financement global des infrastructures.

Prenons l'exemple de la vallée rhénane. Comme sur la rive droite, du côté de l'Allemagne, les transporteurs sont soumis à des taxations, ils se reportent sur la rive gauche, côté français. Nous comprenons les tentations de l'Alsace d'instaurer une taxe, mais nous voyons bien aussi quelles conséquences celle-ci aurait pour les collectivités lorraines voisines. Nous considérons donc que, sur ce sujet, la réflexion ne peut être que nationale. Sur les idées, vous méritez vraiment un carton rouge !

M. Bruno Millienne. Demandez donc aux présidents de région qui l'a voulu, cet article !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je note un point de divergence chez Les Républicains : les députés du groupe LR sont opposés à cette contribution régionale sur le transport routier de marchandises alors que son instauration correspond à une demande exprimée par des régions dirigées par des membres de leur parti. (« *Eh oui ! sur quelques bancs du groupe LaREM.* »)

M. Vincent Descoeur. Nous ne sommes pas des députés godillots ! Nous défendons ce que nous voulons !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous ne faisons que répondre à cette volonté des régions. (*Mme Aurore Bergé applaudit.*)

Nous souhaitons procéder avec méthode, d'abord en mettant au cœur de notre démarche la concertation. Si, comme je l'espère, la représentation nationale adopte cet

article, le Gouvernement disposera pour légiférer par ordonnances d'un délai de vingt-quatre mois, vingt-quatre mois qui seront mis à profit pour discuter,...

M. Vincent Descoeur. Pour imposer !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. ...être à l'écoute des collectivités et de leurs acteurs et mettre en place un dispositif qui n'est pas jacobin mais girondin.

Ce que nous visons, c'est une contribution spécifique et non une « éco-taxe », comme certains le disent – je les mets au défi de trouver ce terme dans l'article 32.

M. Vincent Descoeur. Vous avez fait des efforts sémantiques !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il faut être précis. Bien sûr, une fois les ordonnances prises, elles feront l'objet d'un projet de loi de ratification qui permettra de définir l'ensemble du périmètre de cette contribution spécifique.

Vous le voyez, nous avons choisi une méthode pragmatique, reposant sur une concertation avec l'ensemble des acteurs sur le terrain.

Soulignons enfin que cette contribution spécifique permettra de répondre à l'une de vos critiques sur ces transporteurs étrangers qui font le plein hors de nos frontières, à leur point de départ, par exemple au Luxembourg – que je n'oublie donc pas, monsieur Potier –, puis à leur point d'arrivée, en Espagne notamment, après avoir traversé la France sans avoir contribué le moins du monde au financement de nos infrastructures.

Pour toutes ces raisons, j'émetts un avis défavorable à ces amendements de suppression.

M. le président. Monsieur le ministre délégué, veuillez m'excuser, avant de vous demander l'avis du Gouvernement, je donnerai la parole à deux orateurs supplémentaires car j'ai oublié deux amendements dans cette discussion.

La parole est donc à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 6798.

M. Loïc Prud'homme. Rassurez-vous, monsieur le président, je ne vous en tiendrai pas rigueur...

Si cette disposition est une fausse bonne idée, c'est une vraie opération de communication pour faire croire que vous prenez en compte quelques demandes de la Convention citoyenne pour le climat sur ces questions de fiscalité ou d'écotaxe – puisque c'est de cela qu'il s'agit, ne nous racontons pas d'histoires. Vous instaurez une écotaxe à géométrie variable, pour les régions qui seraient les plus téméraires, sans aucune planification globale, sans cohérence nationale. Cela aboutira à des inégalités territoriales, en raison de marges de manœuvre financières insuffisantes, de volontés politiques différentes et du recours aux ordonnances.

C'est une manière pour le Gouvernement de se défausser de la nécessité de mettre en œuvre une taxation spécifique des poids lourds – pour notre part, nous défendons une taxe kilométrique aux frontières. Une fois de plus, vous bottez en touche. Compte tenu de l'urgence écologique, il n'est pas possible de laisser ce genre de mesures au bon vouloir des régions. La disparité territoriale entraînera, parmi les collectivités, une frilosité compréhensible. De plus, le recours aux ordonnances n'est évidemment pas souhaitable.

Pour toutes ces raisons, nous plaçons pour la suppression du présent article.

M. le président. L'amendement n° 7140 de M. Julien Aubert est défendu.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Quatre points rapides, monsieur le président.

Premièrement, je crois avoir expliqué à un article précédent quels étaient nos engagements s'agissant de la régulation sociale du secteur et comment nous comptons éviter les distorsions de concurrence, que vous avez pointées à juste raison.

Deuxièmement, cette contribution procède de l'extension de la disposition spécifique applicable à la collectivité européenne d'Alsace.

Troisièmement, à la suite du rapporteur, je redis qu'elle correspond à une demande de certaines régions, notamment les régions Grand Est et Île-de-France.

Quatrièmement, elle fera l'objet d'une concertation longue, en profondeur, ce qui nous permettra d'avancer sereinement.

Par conséquent, sur tous ces amendements, demande de retrait et, à défaut, avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. La groupe LaREM soutient cette mesure qui va dans le sens de ce que nous faisons depuis plusieurs années. En premier lieu, nous laissons aux collectivités territoriales la faculté de choisir ou non d'appliquer cette contribution, dans la logique du droit à la différenciation. En deuxième lieu, nous nous situons dans la continuité de la loi relative aux compétences de la collectivité européenne d'Alsace. Rappelons que ce dispositif a été mis en place à la demande des élus locaux alsaciens et que la présidence de la région Grand Est a souhaité avoir la possibilité d'en instaurer un analogue pour résoudre des problèmes de transit, notamment le long du Sillon lorrain. Nous soutenons donc fortement cette mesure du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. M. le rapporteur a souligné que le mot « écotaxe » ne figurait pas dans le texte. J'ai donc relu l'article 32 pour savoir quels termes vous aviez choisis à la place : « contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises. » Je préfère que les choses soient exprimées clairement et parler d'écotaxe, parce que c'est bien de cela qu'il s'agit.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Non, ce n'est pas une écotaxe !

M. Vincent Descoeur. Par ailleurs, ne vous réfugiez pas derrière les régions pour justifier cette mesure. Au cours de ce débat, nous vous avons soumis beaucoup de leurs propositions et elles n'ont pas toutes reçu le même assentiment.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous sommes à l'écoute des régions !

M. Vincent Descoeur. Sur ces bancs, il me semble que, depuis le début, nous avons fait preuve d'esprit d'ouverture sur la question de la décarbonisation du transport.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est vrai !

M. Vincent Descoeur. Nous avons demandé des dispositifs d'accompagnement mais, avec cet article 32, il s'agit de taxation et non de transition ou d'accompagnement de la transition. Qui peut ici affirmer que la mesure que vous préconisez n'aura aucune incidence sur le coût du transport ? Personne, et pour cause. Comment expliquer demain à des industriels ou à des exploitants agricoles éloignés des grandes infrastructures, au cœur du Massif central, dans le Cantal, par exemple, que la décision que nous avons prise ce samedi après-midi va contribuer à renchérir le coût du transport ? Ils vont se demander si nous avons même un début de connaissance de leurs difficultés.

Nous sommes contre cette mesure : premièrement, elle est mauvaise ; deuxièmement, ce n'est pas le bon moment.

M. Bruno Millienne. Allez l'expliquer à Mme Péresse !

M. Vincent Descoeur. Mme Péresse n'est pas dans ma circonscription, et elle n'est pas LR !

M. le président. Monsieur Millienne, n'oubliez pas que vous êtes ici pour représenter la commission.

La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. À gauche, nous parlons de ce sujet avec humilité, compte tenu de l'expérience cuisante qu'il nous a valu. Mais on ne remplace pas une politique de Gribouille, diraient certains – je pense parfois à celle de la formation des régions –, agrémentée de carabistouilles. On ne peut pas, dans un cadre aussi désordonné, prendre une telle mesure sans que l'État ait une vision stratégique de ses implications au plan interrégional – j'en appellerais volontiers à François Bayrou, l'homme du plan.

Nous, Lorrains, avons été les premiers à dire que la taxe octroyée de façon inique à la communauté européenne d'Alsace sur l'A35 avait des répercussions sur l'A31 et sur le Sillon lorrain, et qu'il fallait penser régions. Je dis aujourd'hui qu'il faut penser nation pour donner aux régions des outils efficaces pour une régulation des trafics internationaux et nationaux, en les différenciant selon les secteurs d'activité. Il nous faut absolument un méta-cadre pour que la décentralisation remplisse pleinement son rôle. Or, en misant sur l'affichage d'une taxe aux mains des régions dans deux ans, vous faites de la communication politique, mais en aucun cas vous n'offrez des solutions pratiques aux équations sociales, économiques et écologiques qui se posent à nous.

Vous pourrez mettre à profit la navette parlementaire pour préciser vos intentions : quelles assiettes retenir ? Comment prendre en compte les effets de bord interrégionaux et internationaux pour les régions frontalières comme la nôtre ? Vous avez le temps de travailler sur ces aspects mais, au lieu de faire de la communication, faites-nous des propositions : alors nous serons au rendez-vous.

Pour l'heure, les socialistes s'abstiendront car ce qui est présenté aujourd'hui n'est ni fait ni à faire alors que l'enjeu est de faire nation, de faire Europe et de donner des pouvoirs aux territoires.

M. Gérard Leseul. Très bien !

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

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre délégué, vous avez souligné que ce dispositif avait été intégré au projet de loi à la suite de demandes exprimées par des présidents de région de notre bord politique. Laissez-moi vous dire que, chez Les Républicains, nous partageons des convictions, pas des relations.

M. Bruno Millienne. Alors là !

M. Jean-Marie Sermier. Chacun peut participer au débat : nous n'attendons pas d'un chef qu'il nous dicte une décision de vote. Nous faisons en sorte que l'intérêt général prime. Que les choses soient claires : à nos yeux, ce qui importe, ce n'est pas nous, c'est la France. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Il faut dire aux Français que l'écotaxe est de retour – mon collègue Descoeur a cité le nom précis que vous lui donniez, mais je ne me le rappelle plus tant il est compliqué. Qui plus est, elle sera régionalisée : un transporteur allant d'un point à un autre du territoire national devra s'acquitter de cette taxe quand il traversera les régions qui l'auront instaurée, alors même que ni le producteur ni le consommateur n'ont de liens avec celles-ci. Quand un camion chargé de clavelins de vin jaune partira du vignoble jurassien pour se rendre en Bretagne, il devra payer une taxe s'il passe par Paris.

M. Bruno Millienne. Eh oui, Valérie taxera !

M. Jean-Marie Sermier. Je ne me soucie pas de savoir qui est à la tête de telle ou telle région et qui le restera – même si, je pense, certains présidents en place le resteront... Dans l'exemple que j'ai choisi, ni le Jura, ni la Bretagne ne bénéficieront de retours sur cette taxe. C'est totalement inadmissible ! En réalité, ce dispositif est même pire que l'écotaxe envisagée il y a quelques années, puisqu'elle finira par financer les routes des régions les plus traversées au détriment de celles des régions les plus périphériques.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Dans un esprit girondin, je me réjouis de cette régionalisation de l'écotaxe ; mais ne parlons pas trop d'écotaxe, car nous voyons bien que c'est un sujet éminemment explosif : disons plutôt « pass camions régional », ce sera moins dangereux. Laisser l'initiative aux régions va dans le bon sens dans la mesure où, au plus proche du terrain, elles sont davantage en mesure de savoir là où il faut que les poids lourds paient une contribution.

Nous sommes ici pour travailler avec vous et ajuster la mécanique de ce dispositif. Je sais que le président Rousset en Nouvelle-Aquitaine est très attaché à ce projet. Cela fait un moment qu'il phosphore là-dessus avec ses équipes. Il avait d'ailleurs chargé l'ancien président de la communauté urbaine de Bordeaux, Vincent Feltesse, d'un rapport sur ce sujet, comme vous devez le savoir, monsieur le ministre délégué.

Je soutiens pleinement cette initiative du Gouvernement, qui va dans le bon sens dans la mesure où elle est territorialisée.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Très bien !

M. Benoit Simian. Et je peux vous dire que si les bonnets rouges s'étaient opposés à l'écotaxe, les bérets noirs, à la frontière espagnole, souhaitent ce pass camions régional.

M. Vincent Descoeur. C'est bonnet rouge et rouge bonnet !

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

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Chers collègues du groupe Les Républicains, si j'étais taquin – et je crois que je peux me permettre de l'être, nos échanges étant de grande qualité –, je vous renverrais à l'article de votre président dans un grand journal dimanche dernier, dans lequel il se dit favorable à une augmentation de l'impôt sur les sociétés, acquitté par les entreprises.

M. Vincent Descoeur. Mais cela n'a rien à voir avec l'écotaxe !

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Avant de critiquer les augmentations de taxes, regardez plutôt dans votre jardin. Aucun des 120 articles du projet de loi ne comporte de taxe supplémentaire. N'essayez pas de faire passer un tel message !

Ensuite, je suis surpris qu'à chaque fois que nous proposons de donner plus de responsabilités aux collectivités territoriales et de faire confiance aux élus, vous soyez contre !

Vous étiez contre à l'article 6, puis contre à l'article 9, à l'article 27 et à l'article 28. Nous faisons confiance aux élus locaux, parce que nous considérons que le problème routier n'est pas le même en Alsace qu'en Bretagne, dans le Gers que dans le Nord.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Très bien !

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Nous devons adapter la réponse à chacun de nos territoires.

M. Vincent Descoeur. C'est une patate chaude, oui !

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les régions sont compétentes en matière de mobilité : elles perçoivent la TICPE et la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules. Qu'elles disposent de la possibilité de gérer les flux de camions sur leur territoire, ce n'est donc pas très nouveau.

J'y vois au contraire une grande cohérence qui se verra confortée par la loi 4D – décentralisation, différenciation, déconcentration et décomplexification –, qui accentuera la différenciation territoriale à laquelle nous croyons.

M. Vincent Thiébaud. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix les amendements de suppression n^{os} 5, 370, 386, 998, 1170, 1908, 1963, 2127, 2155, 2221, 2253, 2669, 5865, 6798 et 7140.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	70
Nombre de suffrages exprimés	60
Majorité absolue	31
Pour l'adoption	4
contre	56

(Les amendements n^{os} 5, 370, 386, 998, 1170, 1908, 1963, 2127, 2155, 2221, 2253, 2669, 5865, 6798 et 7140 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Sur l'article 32, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

Les amendements n^{os} 6796 de Mme Mathilde Panot et 6797 de M. Loïc Prud'homme, pouvant être soumis à une discussion commune, sont défendus.

(Les amendements n^{os} 6796 et 6797, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n^o 7141.

M. Pierre Vatin. Il vise à ramener la durée d'habilitation de deux ans à six mois, pour éviter de confier à la majorité suivante la charge de mettre en place ce fameux dispositif qui n'est autre qu'une écotaxe.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous souhaitons mener une concertation la plus large possible et prendre le temps de définir l'ensemble du périmètre de cette contribution spécifique sur les transports routiers de marchandises. C'est pourquoi il est nécessaire de conserver le calendrier prévu. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Demande de retrait.

(L'amendement n^o 7141 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 7142 de M. Julien Aubert est défendu.

(L'amendement n^o 7142, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 194 et 3734.

L'amendement n^o 194 de Mme Véronique Louwagie est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 3734.

M. Jean-Marie Sermier. Avec l'alinéa 2, nous atteignons des sommets, puisqu'il ne s'agit plus seulement des régions, mais des départements ! Imaginez la mosaïque : une centaine de taxes différentes pourraient ainsi s'appliquer sur le territoire, avec probablement la nécessité d'apposer sur son pare-brise une pastille spécifique – il faudra bientôt un pare-brise d'une surface supérieure à 1 m² pour pouvoir toutes les coller !

M. Vincent Descoeur. En effet, il n'y aura plus de place sur le pare-brise !

M. Jean-Marie Sermier. Les transporteurs s'interrogeront sur le coût du passage dans tel ou tel département : faut-il passer par l'Ain, ou par la Savoie, par la Picardie, par le Cantal ? Franchement, on atteint le ridicule !

On peut comprendre que vous meniez une réflexion et qu'elle n'ait pas encore abouti parce que c'est compliqué – et quand c'est compliqué, les gouvernements sont parfois frileux. Mais ce n'est pas une raison pour ne pas proposer des solutions nationales, en concordance avec l'Europe. Il

serait en effet particulièrement curieux que des taxations existent en Allemagne et que rien ne se fasse en France, ce qui est le cas actuellement. Comment trouver des solutions qui permettent de prendre en compte l'ensemble du trafic – qui doit effectivement participer à l'entretien des infrastructures –, solutions qui ne doivent être ni franco-françaises, ni régionales, et encore moins départementales, mais bien européennes ?

M. le président. Monsieur Sermier, vous avez toujours un temps d'avance : puis-je considérer que vous venez aussi de défendre l'amendement n^o 4745 ?

M. Jean-Marie Sermier. Je vois que vous aviez rectifié de vous-même, monsieur le président. *(Sourires.)*

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements identiques ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il faut conserver le caractère départemental de la mesure, précisément pour éviter le report du trafic tel qu'on peut l'imaginer. Par ailleurs, la contribution spécifique s'applique sur le réseau non concédé, ce qui signifie que le camion qui partirait du Jura pour se rendre en Bretagne, pour reprendre cet exemple, ne serait pas concerné s'il emprunte l'autoroute. Mais si l'on veut, je le répète, éviter le report du trafic vers les routes départementales, il est nécessaire de garder l'échelon départemental prévu à l'alinéa 2. Par conséquent, j'émetts un avis défavorable aux amendements.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je souscris aux propos de M. le rapporteur et précise que la modulation en fonction des critères d'émissions de polluants atmosphériques est déjà incluse dans la directive « eurovignette ». C'est donc une demande de retrait ou, à défaut, un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Pierre Vatin.

M. Pierre Vatin. Le report sur les routes départementales existe déjà : dans l'Oise, par exemple, l'ancienne route nationale qui est parallèle à l'autoroute A1 est une route départementale ; elle est surchargée de poids lourds qui évitent de prendre l'A1. Si j'ai bien compris, ils ne seront pas non plus concernés par le dispositif régional puisqu'il s'agit d'une route départementale, qui n'est plus considérée comme à grande circulation, puisque c'est l'autoroute A1 qui l'est.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vos propos justifient parfaitement le maintien de l'alinéa en question.

(Les amendements identiques n^{os} 194 et 3734 ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 3809 de M. Romain Grau est défendu.

(L'amendement n^o 3809, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 4745 de M. Jean-Marie Sermier qui a été défendu.

(L'amendement n^o 4745 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 5288 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 5288, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 32.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	72
Nombre de suffrages exprimés	63
Majorité absolue	32
Pour l'adoption	53
contre	10

(L'article 32, ainsi amendé, est adopté.)

Après l'article 32

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 2113.

M. François-Michel Lambert. Permettez-moi de défendre cet amendement de nos collègues corses qui ne peuvent être présents aujourd'hui. Il traite d'un sujet abordé dès l'été 2017 par l'Assemblée de Corse. Celle-ci souhaite des modifications législatives. J'espère qu'il recevra un avis favorable car il s'agit d'un point important pour cette collectivité.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Si la circulation des camping-cars pose problème, il convient de mener une réflexion à l'échelle nationale, de manière à trouver les outils adéquats. Il ne me semble pas pertinent à ce stade d'approuver cette proposition.

Je vous propose d'en discuter avec les députés de la Corse afin de réfléchir à des propositions sur le sujet qui pourraient être présentées notamment lors de l'examen du projet de loi par le Sénat ; en l'état, j'émet un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Cette proposition nous semble inconstitutionnelle. Dans le droit fil de ce que vient de dire M. le rapporteur, nous vous suggérons de proposer une nouvelle rédaction, en lien avec vos collègues de la Corse. Avis défavorable.

(L'amendement n° 2113 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 5119.

M. Stéphane Peu. Je ne me suis pas exprimé tout à l'heure, mais je précise que nous sommes favorables à l'instauration d'une écotaxe au niveau national, mais défavorables à ce que vous proposez : c'est une façon de vous défausser sur les régions.

À défaut de rétablir l'écotaxe, nous proposons par cet amendement l'application de taxes autoroutières spécifiques pour les poids lourds. Nous entendons ainsi corriger l'anomalie que constitue la très faible différence entre le

prix des péages acquitté par les véhicules légers et celui payé par les poids lourds. En effet, le faible écart de ratio conduit en réalité à faire peser de façon disproportionnée les coûts autoroutiers sur les véhicules légers.

Nous proposons en conséquence d'augmenter la taxe d'aménagement du territoire versée par les sociétés autoroutières concessionnaires d'autoroutes, en répercutant cette hausse sur les poids lourds usagers de l'autoroute.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Les concessionnaires d'autoroutes appliquent déjà des barèmes spécifiques aux poids lourds. Au vu de nos discussions sur l'article 30 et sur l'article 32, il me semble important d'en rester aux deux axes proposés – la TICPE et la contribution spécifique souhaitée par les régions – et de ne pas ajouter un autre alourdissement fiscal.

(L'amendement n° 5119, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 6951.

M. Gérard Leseul. Il vise à instaurer une taxe carbone aux frontières européennes, déjà inscrite d'ailleurs parmi les principaux objectifs de la présidence européenne. La France doit prendre l'initiative !

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends tout à fait l'objectif de cet amendement. D'ailleurs, le Parlement européen a adopté le mercredi 10 mars une résolution visant à appliquer dès 2023 un mécanisme européen d'ajustement des émissions de carbone aux frontières compatible avec les règles de l'Organisation mondiale du commerce.

L'Union européenne est donc d'ores et déjà engagée dans la voie que vous indiquez et je ne doute pas que, lors de la présidence française de l'Union européenne, elle continue à avancer sur le sujet. Votre amendement est donc pleinement satisfait.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. La France défend l'instauration d'un tel mécanisme. Une proposition législative européenne est attendue au mois de juin 2021, que la France soutient fortement, avec la volonté de l'appliquer rapidement, en tout état de cause avant 2023. Ce dispositif sera défendu dans le cadre de la présidence française qui débutera au mois de janvier prochain. Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Au vu des engagements pris dans le cadre de la présidence française, je retire l'amendement.

(L'amendement n° 6951 est retiré.)

Article 33

M. le président. L'amendement n° 4606 de M. Matthieu Orphelin est défendu.

(L'amendement n° 4606, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Sur l'article 33, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

L'amendement n° 3474 de M. Stéphane Viry est défendu.

(L'amendement n° 3474, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 5289.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement, qui a été travaillé notamment avec France Mobilités que j'ai la chance de coprésider avec Marc Papinutti – j'aperçois aussi dans cet hémicycle certains ambassadeurs de cette démarche, comme Jean-Luc Fugit et Vincent Thiébaud –, précise que le bilan des plans d'action concerne l'ensemble des activités de transport, amont et aval, de l'entreprise, de la façon la plus complète possible, afin de prendre en compte l'ensemble des externalités en lien avec le transport en question.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. En raison de la qualité des contributeurs, l'avis ne peut être que très favorable.

(L'amendement n° 5289 est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 4148 de Mme Laurianne Rossi est défendu.

(L'amendement n° 4148, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 33, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	62
Nombre de suffrages exprimés	52
Majorité absolue	27
Pour l'adoption	52
contre	0

(L'article 33, amendé, est adopté.)

Après l'article 33

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 7184 rectifié.

M. François-Michel Lambert. On a très peu parlé de logistique, de systèmes d'organisation, de chaînes complexes, sur lesquels on peut pourtant agir. Comme je l'ai déjà indiqué, nous sommes dans une mobilité désordonnée. Certes, l'article 33 permet d'avancer, mais il demeure très éloigné de ce qu'il faudrait pour faire bouger le système.

Cet amendement prévoit que, chaque année, les entreprises qui réalisent un certain montant de chiffre d'affaires présentent un bilan de leur chaîne logistique en matière de gaz à effet de serre.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. J'en profite pour saluer votre engagement, cher François-Michel Lambert, au cours de la précédente législature, sur les sujets relatifs à la logistique. Lorsque vous avez piloté, au cours du précédent quinquennat, la stratégie « France Logistique 2025 », vous avez montré toute la nécessité d'investir dans notre territoire sur ces sujets-là. Votre amendement est pleinement satisfait par l'article 33 qui permet justement de considérer l'ensemble des externalités, à la fois directes et indirectes, des chargeurs, et de déployer un plan d'action, notamment au vu des opportunités offertes par le transport fluvial et le transport ferroviaire. C'est pourquoi j'émettrai un avis défavorable sur votre amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Dans le droit fil de ce que vient d'indiquer le rapporteur, je demande le retrait de cet amendement dans la mesure où l'article 33 impose aux grandes entreprises la déclaration de performances extra-financières, lesquelles incluent l'élaboration d'un tel plan.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Je ne retire pas l'amendement. Je ne comprends pas votre approche en matière de logistique. Certes, l'article 33 constitue une avancée, je l'ai dit, mais nous sommes très loin du document que j'avais remis en mars 2016 au ministre de l'économie de l'époque, Emmanuel Macron, qui l'avait lui-même présenté en Conseil des ministres. Cinq ans plus tard, nous sommes très éloignés de la stratégie qui avait été présentée alors.

(L'amendement n° 7184 rectifié n'est pas adopté.)

Article 34

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 2938, 3738 et 3914.

La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 2938.

M. Pierre Vatin. Il me semblait que la loi d'orientation des mobilités prévoyait déjà que les AOM organisent des conseils spécifiques avec les associations et un certain nombre de partenaires. Aussi me paraîtrait-il judicieux de les laisser s'installer avant de leur demander d'intégrer des personnes tirées au sort qui sont, par définition, peu au courant de la question des mobilités.

(À dix-huit heures vingt, Mme Laetitia Saint-Paul remplace M. David Habib au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENTE DE MME LAETITIA SAINT-PAUL

vice-présidente

Mme la présidente. Les amendements identiques n°s 3738 de M. Thibault Bazin et 3914 de M. Jean-Marie Sermier sont défendus.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il est indispensable de conserver cet article, non seulement parce qu'il est issu des travaux de la Convention citoyenne pour le climat, mais aussi parce qu'il est essentiel de toujours mieux associer nos concitoyens aux choix opérés sur des sujets aussi stratégiques et importants que la mobilité, en procédant à un tirage au sort d'habitants afin qu'ils siègent dans les comités des partenaires. C'est pourquoi je suis très défavorable à la suppression de l'article 34.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous allons préciser que le rôle des citoyens doit être un rôle de consultation et non d'évaluation, et aussi que les projets sur lesquels le comité est consulté, à savoir les projets les plus structurants. C'est pourquoi je suis défavorable à ces amendements de suppression.

(Les amendements identiques n^{os} 2938, 3738 et 3914 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements identiques n^{os} 812 de M. Fabien Di Filippo, 2408 de M. Gérard Menuel, 5171 de M. Jean-Pierre Vigier et 5868 de M. Jean-Marie Sermier sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 812, 2408, 5171 et 5868, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 3693 de M. Jean-Marie Sermier est défendu.

(L'amendement n^o 3693, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 1444 de M. Bertrand Pancher et 357 de Mme Valérie Beauvais, pouvant être soumis à une discussion commune, sont défendus.

(Les amendements n^{os} 1444 et 357, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 3392 de Mme Nathalie Porte et 5172 de M. Jean-Pierre Vigier, pouvant être soumis à une discussion commune, sont défendus.

(Les amendements n^{os} 3392 et 5172, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 6201 de Mme Sira Sylla est défendu.

(L'amendement n^o 6201, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n^o 3698.

M. Pierre Vatin. L'instabilité législative n'est pas forcément une bonne chose.

(L'amendement n^o 3698, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements, n^{os} 425, 2939, 3960 et 7213, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 425, 2939 et 3960 sont identiques.

Les amendements identiques n^{os} 425 de Mme Valérie Beauvais, 2939 de M. Thibault Bazin et 3960 de M. Bertrand Pancher sont défendus.

La parole est à Mme Marie Lebec, pour soutenir l'amendement n^o 7213.

Mme Marie Lebec. Il vise à préciser que l'obligation de consultation du comité pour tout projet de mobilité s'entend pour des projets structurants. À défaut, le comité pourrait se trouver à être réuni à de multiples reprises, à chaque changement, ce qui serait peu productif.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je remercie Mme Marie Lebec pour son engagement s'agissant des consultations publiques sur des sujets de mobilités. Cet amendement émane directement de nos échanges en commission où l'on a vu qu'il était nécessaire de corriger un certain nombre de choses. Il semble important de limiter la consultation à ces projets structurants. Avis favorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Avis favorable également sur l'amendement n^o 7213 qui précise bien que le périmètre du projet est celui du projet structurant.

(Les amendements identiques n^{os} 425, 2939 et 3960 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 7213 est adopté. En conséquence, l'amendement n^o 3694 tombe.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 4749 de M. Jean-Marie Sermier est défendu.

(L'amendement n^o 4749, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 1456, 2942 et 6121, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 1456 et 2942 sont identiques.

Les amendements identiques n^{os} 1456 de M. Bertrand Pancher et 2942 de M. Thibault Bazin sont défendus.

L'amendement n^o 6121 de M. Antoine Herth n'est pas défendu.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je le reprends !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 6121.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement a été travaillé avec le groupe Agir ensemble. Il précise qu'il s'agit non d'évaluer mais de donner un avis sur les projets de mobilités. Cette précision était attendue.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. En commission, nous avons pris l'engagement de travailler ensemble à une nouvelle rédaction, et je crois que ce travail est abouti avec le périmètre retenu sur les projets et la notion de consultation. Avis favorable à l'amendement n° 6121.

(Les amendements identiques n° 1456 et 2942 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 6121 est adopté. En conséquence, les amendements identiques n° 177, 429, 1450, 2940, 4165 et 4435 ainsi que l'amendement n° 4719 tombent.)

Mme la présidente. L'amendement n° 3736 de M. Jean-Marie Sermier est défendu.

(L'amendement n° 3736, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 34, amendé, est adopté.)

Article 35

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements de suppression, n° 6799 et 7129.

La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 6799.

Mme Danièle Obono. L'article 35 prévoit que « l'État se fixe pour objectif que le transport aérien s'acquitte d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025, au moins équivalent au prix moyen constaté sur le marché du carbone pertinent, en privilégiant la mise en place d'un dispositif européen ». Il est également question que le Gouvernement présente au Parlement, dans un an, un rapport qui étudie les options nationales à défaut d'un dispositif européen, par exemple une augmentation de l'écocontribution tout en intégrant plusieurs critères.

Il faut noter que l'objectif fixé à l'horizon de 2025 est un prix au moins équivalent au prix moyen constaté sur le marché du carbone pertinent. L'écocontribution se situe actuellement entre 1,5 à 18 euros le billet. La Convention citoyenne pour le climat demandait qu'elle soit portée à 30 euros en-deçà de 2 000 kilomètres et à 60 euros au-delà – 180 et 400 euros en classe affaires. Autant dire que cet article n'engage à rien du tout.

M. Jean-Luc Fugit. Ah la la !

Mme Danièle Obono. Le Gouvernement a prévu toutes les possibilités pour échapper à la mise en place d'une véritable écocontribution renforcée, tout en essayant de donner l'impression d'avoir pris en considération une demande dont seul le contexte actuel repousserait la satisfaction. La crise ne doit pas être une excuse pour ne pas engager ce qu'il aurait fallu planifier depuis un certain nombre d'années, avec beaucoup plus de volontarisme et d'esprit d'anticipation, à savoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre par la réduction du trafic aérien et la réorientation des salariés de ce secteur vers des emplois beaucoup plus écologiques.

Bref, il s'agit d'un enfumage de plus, d'autant que, je le rappelle, la Convention citoyenne demandait l'adoption d'une écocontribution kilométrique : on en est loin. Autant donc s'épargner le bavardage législatif et supprimer cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 7129.

M. Pierre Vatin. Cet amendement du président de la commission des finances Éric Woerth a pour objet de supprimer la possibilité d'augmenter la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Le régionalisme dont vous faites preuve ici comme dans les articles précédents, en l'occurrence un régionalisme national...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Un régionalisme national ?

M. Pierre Vatin. ...risque d'avoir les effets opposés à ce qui est recherché en entraînant, aux dépens de l'attractivité de notre territoire, un report du trafic vers nos voisins faute d'un minimum de convergence européenne.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nul bavardage ni enfumage dans cet article, mais bien la volonté forte de fixer un prix carbone qui corresponde à la réalité du marché. Constatons dès à présent notre désaccord sur le sujet : il ne me semble pas pertinent d'augmenter ce prix carbone dès maintenant, à l'heure où le secteur aérien est frappé de plein fouet par la crise sanitaire. Par ailleurs, si, comme nous l'avons montré en augmentant la taxe Chirac, il est important de prévoir d'autres options dans l'éventualité où nous n'arriverions pas à aboutir au niveau européen, l'objectif de cet article est bien celui d'un dispositif européen s'agissant d'un secteur très concurrentiel. Parce qu'il me semble important de privilégier avant tout ce cadre européen, je suis très opposé à la suppression de cet article 35.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. J'ajouterai à ce que M. le rapporteur vient de dire sur la crise qu'outre l'écocontribution, le transport aérien est déjà soumis au système des quotas au niveau européen, à la compensation CORSIA (régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale) au niveau international, à la TIRIB, taxe incitative que nous avons mise en place pour favoriser l'incorporation des biocarburant à compter de cette année, et que par ailleurs nous menons une action concertée au niveau européen pour aboutir à une convergence fiscale : il me semble que du point de vue de la fiscalité, le secteur aérien est déjà bien servi, tant au niveau national qu'au niveau européen et international.

Par ailleurs, si le sujet est de décarboner l'aviation et de réduire son impact environnemental, je rappelle que des moyens considérables sont alloués à la décarbonation du secteur, qu'il s'agisse des opérations au sol comme des opérations aériennes, et à l'action globale que nous menons, avec l'industrie aéronautique française et européenne, pour, non seulement décarboner, mais aussi construire la future génération d'avions sobres en carbone. Nous avons toute la filière pour le faire, ici en France et à l'échelle européenne, et je crois que le secteur saura démontrer sa détermination, à la satisfaction de chacun.

Mme la présidente. La parole est à M. David Habib.

M. David Habib. Je note d'abord que ce texte de loi ne compte aucune mesure de défiscalisation en faveur de l'usage des biocarburants dans l'aérien. Nous avons été plusieurs à nous exprimer là-dessus lors du débat organisé par le groupe Dem sur les mutations du transport aérien et à demander au Gouvernement d'être cohérent. Qu'il appelle de ses vœux la

construction d'un nouvel avion pour 2035, certes, mais il peut d'ores et déjà mettre en place un certain nombre de dispositions, notamment fiscales, pour améliorer la compétitivité de ces carburants plus respectueux de l'environnement, qui sont aujourd'hui disponibles et qui peuvent être utilisés par les compagnies aériennes.

Par ailleurs, la réponse de M. le rapporteur est pleine de pertinence quand il évoque la dimension européenne. C'est une autre grosse lacune de ce projet de loi : on se comporte comme si la France était une île qui n'aurait pas à subir la concurrence ni à nouer des partenariats avec les autres pays européens.

Je voudrais enfin porter à la connaissance de l'ensemble de notre assemblée des chiffres qui permettent de mesurer la gravité de ce que nous allons décider. En 2020, l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine ont perdu 8 000 emplois dans l'aéronautique – 6 000 en Occitanie et 2 000 en Nouvelle-Aquitaine. Huit mille emplois ! Cela veut dire que les gains en termes de création d'emplois en 2018 et 2019 ont été effacés en 2020. C'est dire combien le contexte est dramatique pour une industrie aéronautique qui pèse 22 % de l'emploi industriel de ces deux régions. C'est le premier secteur industriel de l'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine, avec 1 500 entreprises réparties entre ces deux régions.

Nous sommes un certain nombre de députés de ces deux régions à être venus un samedi à Paris...

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. En avion !

M. David Habib. Certes, puisqu'il n'y a pas d'alternative ferroviaire ! Si nous sommes là, c'est pour vous dire qu'il ne s'agit pas d'adopter le gadget à la mode : ce que veulent les femmes et les hommes qui travaillent sur nos territoires, dans ce secteur, ce sont des réponses équilibrées.

C'est pourquoi je ne suis pas sur la ligne de Mme Obono et je veux exprimer ici une sensibilité particulière, en plein accord, je crois, avec mon collègue Aviragnet.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. Je veux, pour aller dans le sens de notre collègue, rappeler le soutien plein et entier que nous apportons aux salariés de l'aéronautique, notamment à des initiatives comme « pour un Airbus du climat », lancée par des ingénieurs et d'autres professionnels du secteur qui ont conscience de la nécessité d'anticiper et de planifier la mise au service d'une véritable transition écologique de leur savoir-faire et de leurs compétences. C'est le sens que devrait prendre nos débats sur le secteur aérien : plutôt que de retarder sans cesse le moment de prendre les mesures nécessaires, il faut réorienter le secteur tout en préservant l'emploi parce que c'est un des enjeux d'une bifurcation écologique et solidaire que de non seulement maintenir mais développer l'emploi.

C'est la vision qui fait défaut à ce texte de loi et c'est pourtant ce qu'attendent les salariés qui ont conscience de la nécessité de s'engager dans cette transition, à la différence du Gouvernement actuel, qui n'apporte pas de réponses conséquentes en matière écologique et sociale. Voilà ce que nous contestons au travers de cet amendement.

(Les amendements identiques n^{os} 6799 et 7129 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements identiques n^{os} 4922 de M. Jean-Luc Lagleize et 5173 de M. Jean-Pierre Vigier sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 4922 et 5173, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 165 et 5003, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 165 de Mme Delphine Batho est défendu.

La parole est à M. Nicolas Turquois, pour soutenir l'amendement n^o 5003.

M. Nicolas Turquois. Comme je l'ai dit en commission, la filière aéronautique a les deux genoux à terre, alors qu'elle irrigue nos territoires par tous les emplois qu'elle peut apporter. La filière aéronautique est une filière d'excellence en France : notre pays est peut-être l'un des trois seuls pays capables de construire un avion de A à Z. Il nous semble important de laisser à cette filière le temps de se relever de la situation économique catastrophique dans laquelle elle se trouve. C'est pourquoi nous proposons que ces mesures s'appliquent 18 mois après qu'elle aura retrouvé son volume d'activité d'avant le covid.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. J'approuve totalement ce que vous avez dit de la filière aéronautique, qui fait la fierté de nos territoires, mais aussi de son état actuel. Je pense néanmoins nécessaire de maintenir l'objectif de 2025 afin d'avoir une date précise plutôt qu'une échéance indéterminée dont on nous reprocherait l'imprécision. C'est pourquoi je suis défavorable à votre amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. S'agissant de l'objectif politique, les termes du débat sont clairement posés : il y a ceux qui sont des partisans assumés de la décroissance du transport aérien – et c'est respectable – et il y a ceux qui veulent décarboner le transport aérien, dont nous sommes. Nous ne voulons pas reculer sur les objectifs de décarbonation, et ce d'autant moins que la filière a absolument tous les atouts pour les atteindre.

S'agissant des biocarburants, sujet dont nous avons débattu récemment, je partage le point de vue de M. Habib sur l'objectif d'incorporation de biocarburants : d'ores et déjà les moteurs peuvent incorporer 50 % de biocarburant ; on sera peut-être à 100 % dans un avenir proche. Il faudra donc être plus ambitieux en la matière mais je crois qu'il faut aussi soutenir d'une seule voix la seule industrie qui permette à la France d'être un acteur majeur de la concurrence mondiale. Ce serait une erreur immense que de fragiliser notre industrie aéronautique qui a tous les atouts en main pour réussir sa décarbonation dans un horizon de temps compatible avec nos engagements environnementaux.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Aviragnet.

M. Joël Aviragnet. Élu de la Haute-Garonne, je vais aller dans le sens de mon collègue Habib, évidemment. L'industrie aéronautique est la grande force de ce département, mais c'est aussi sa grande faiblesse. Actuellement nous sommes dans une situation dramatique ; sur les 6 000 emplois perdus en Occitanie, quasiment la moitié l'ont été par la

Haute-Garonne : je vous laisse imaginer les conséquences pour les salariés concernés. Il ne s'agit pas de s'opposer à une transition écologique à laquelle je suis tout à fait favorable mais il faut aussi tenir compte de ce que les salariés, de ce que nous sommes en train de vivre au quotidien, notamment en adaptant le calendrier des mesures.

Mme Sylvia Pinel. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Michel-Kleisbauer.

M. Philippe Michel-Kleisbauer. Je veux, à l'occasion de l'examen de cet amendement que nous soutenons, abonder dans le sens de notre collègue et de M. David Habib. Ce n'est pas seulement une question d'emplois ni de fierté nationale, monsieur le rapporteur : c'est aussi une question stratégique. Le développement de certains outils militaires comme les ravitailleurs en vol A330 MRTT développés par Airbus, nous ont permis d'échapper à la dépendance que nous avions vis-à-vis des KC-135 et C-135 FR américains. Si aujourd'hui nous pouvons équiper nos armées de ces outils, c'est parce que nous avons une industrie qui, portée par une vague commerciale dominante, vous l'avez rappelé, nous a permis de lisser les coûts et d'arriver à ce niveau de technologie. Faire tout ce qui est susceptible de maintenir cette industrie au niveau où elle est aujourd'hui aura aussi une incidence directe sur notre outil stratégique, d'où l'importance de lui donner des délais qui lui permettront d'absorber le choc que nous vivons aujourd'hui.

C'est certes contraignant au regard de notre objectif de 2025, mais 18 mois après le retour au niveau de trafic de 2019, ce n'est pas énorme. Je vous invite donc, mes chers collègues, à considérer non pas seulement les questions d'emploi ou de fierté nationale mais aussi les retombées stratégiques de l'aéronautique française.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sylvia Pinel.

Mme Sylvia Pinel. Le groupe Libertés et territoires soutient l'amendement. L'aéronautique est essentiel pour la préservation de l'emploi, l'attractivité des territoires, et le maintien de compétences d'excellence. Ce secteur est aussi un atout pour notre pays car la France est l'un des rares pays occidentaux dans lesquels un avion de ligne peut être construit de A à Z. Il importe de prendre en compte la crise que traverse la filière aéronautique à cause de la pandémie. Nous devons, dans le même temps, nous mobiliser pour accroître la décarbonation de cette industrie – j'aurai l'occasion d'y revenir.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Turquois.

M. Nicolas Turquois. Je souhaite apporter quelques éléments complémentaires. Danièle Obono a plaidé en faveur d'une progression sociale et écologique de l'industrie aéronautique.

Celle-ci se caractérise par la valeur ajoutée qu'elle apporte mais aussi par les nombreuses entreprises réparties sur tout le territoire. Notre collègue a cité la Haute-Garonne mais toute la Nouvelle-Aquitaine, du Béarn jusqu'au nord du Poitou, est constellée de petites entreprises qui emploient trente ou quarante personnes pour fabriquer des pièces d'excellence – ce sont des ingénieurs, des techniciens, des ouvriers spécialisés plutôt mieux payés que la moyenne. Pour assurer une offre sociale puissante, le modèle économique doit produire de la richesse, qui, à son tour, permet d'appeler des cotisations sociales.

Ensuite, le texte vise à diminuer notre impact en matière de gaz à effet de serre. D'un côté, les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien représentent 3 à 4 % des émissions totales, sachant que la France émet 1 % des gaz à effet de serre mondiaux. De l'autre, la France participe en totalité ou en partie à la fabrication de 50 % des avions de ligne dans le monde entier grâce à Airbus. Préférons-nous agir, pour la diminuer, sur la consommation de 50 % des avions de ligne ou sur 3 ou 4 % de 1 % ? Aujourd'hui, un Airbus A320neo consomme 2,5 litres aux 10 kilomètres par passager : c'est moins qu'une voiture individuelle avec un seul passager.

M. Bruno Millienne. C'est le principe de réalité !

M. Nicolas Turquois. Il faut avoir en tête ces ordres de grandeur.

Misons sur l'excellence. Les ingénieurs sont capables d'améliorer la consommation des avions : une baisse de 10 % se répercute sur 50 % de la flotte mondiale. Préservons la filière aéronautique en France.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie Lebec.

Mme Marie Lebec. Nous sommes tous très attachés à la préservation de la filière aéronautique en France, filière d'excellence dans laquelle nous disposons de savoir-faire nombreux.

L'article 35 est équilibré. La reprise du trafic aérien n'est pas prévue avant 2025 et le délai de dix-huit mois demandé par l'amendement retarderait l'application du texte. Il serait dommage d'attendre presque deux quinquennats supplémentaires.

En outre, le rapport qui doit être remis à l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne en vertu de l'article 36 A jouera le rôle d'une clause de revoyure pour vérifier si la disposition peut être appliquée réellement. Compte tenu des enjeux et de la crise sans précédent qu'elle traverse, la filière aéronautique a besoin de visibilité et de prévisibilité – nous sommes tous d'accord sur ce point – et l'article 35 tel qu'il est rédigé permet de lui en donner.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. Il y a peut-être un malentendu. Nous souhaitons en même temps favoriser la décarbonation du transport aérien et réduire le trafic. On ne peut pas vouloir montrer l'exemple, au niveau international notamment, tout en conservant les volumes actuels. C'est contradictoire.

Je vous renvoie à nouveau à la pétition « pour un Airbus du climat » lancée par des ingénieurs du secteur aéronautique. Ils le disent : le *statu quo* stratégique est voué à l'échec. Ce sont les professionnels eux-mêmes...

M. Bruno Millienne. Une petite partie de professionnels idéologues !

Mme Danièle Obono. ...qui portent ce regard sur leur secteur. Nous devrions nous en inspirer.

Il est possible de décarboner et de réduire le trafic tout en faisant prendre un virage à un secteur d'excellence qui peut mettre les savoir-faire et les compétences accumulés au service d'une telle ambition.

(Les amendements n^{os} 165 et 5003, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 728 de Mme Laurence Trastour-Isnart est défendu.

(L'amendement n° 728, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 2784 de M. David Lorion et 4954 de M. Jean-Luc Lagleize, pouvant être soumis à une discussion commune, sont défendus.

(Les amendements n°s 2784 et 4954, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 6185, 1159 et 5985, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 1159 et 5985 sont identiques.

La parole est à Mme Nadia Essayan, pour soutenir l'amendement n° 6185.

Mme Nadia Essayan. L'amendement vise à instaurer un prix plancher pour les billets d'avion – l'Autriche l'a fait en le fixant à 40 euros. C'est une mesure vertueuse à plusieurs titres : elle permet de mettre un terme à la guerre des prix sans merci que se livrent les compagnies aériennes et qui vident leur trésorerie, améliorant ainsi leur équilibre économique à long terme ; elle permet de redonner de la place aux transports terrestres qui souffrent aujourd'hui de la baisse des prix continue du transport aérien. Il faut absolument voter ce très bon amendement !

Mme la présidente. L'amendement n° 1159 de M. Guy Bricout est défendu.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 5985.

M. Gérard Leseul. Monsieur le ministre, vous serez d'accord avec nos amendements, puisque vous l'avez déclaré, voler à 10 euros, ce n'est pas possible.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Absolument !

M. Gérard Leseul. Il faut donc instaurer un prix plancher qui permette aux compagnies aériennes de reconstituer un peu une trésorerie et d'arrêter une guerre des prix destructrice de valeur et d'emplois. Voilà pourquoi nous vous demandons de voter ces amendements à une large majorité.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je partage votre objectif à telle enseigne que j'ai travaillé, main dans la main – je tiens à le dire – avec Hubert Wulfranc, pour introduire un nouvel article – l'article 36 A – dont l'objet est très simple. Partant du principe que la régulation du prix des billets d'avion relève de l'échelon européen, il est proposé de profiter de la présidence française de l'Union européenne pour faire de l'évolution de la réglementation une priorité et pour lutter contre les prix bas qui ne sont en rien révélateurs des prestations fournies, vous avez raison. Nous devons donc travailler à une convergence européenne. Nous ne pouvons pas agir à l'échelle nationale. L'expérience de l'Autriche que vous avez prise, madame Essayan, risque malheureusement de se heurter à la réglementation européenne. J'émet un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je partage tout ce qui a été dit sur l'objectif. Cependant, nous avons examiné le modèle de l'Autriche : il est adapté à son marché intérieur et conçu pour Austrian Airlines, mais il ne peut pas être facilement transposé au marché français et n'est pas compatible avec le droit français.

En revanche, il y a des choses assez simples à faire pour instaurer une régulation sociale du secteur. C'est d'ailleurs un sujet que nous avons inclus dans les négociations avec la Commission européenne sur Air France-KLM. Aujourd'hui, il existe deux facteurs de dumping sur le prix des vols. Le premier, c'est la concurrence que les compagnies *low cost* cherchent à créer entre les régions : vous proposez à Dijon et à Dole, qui sont distantes de 35 kilomètres, d'accueillir la même rotation. Cela s'apparente plutôt parfois à du rançonnage de collectivités, puisque celles-ci sont contraintes d'accorder des subventions très élevées. Il faut y mettre un terme.

Deuxième facteur, les compagnies aériennes qui opèrent des vols *low cost*, bien souvent, ont prospéré soit parce que leur modèle n'est pas conforme au droit européen mais qu'elles sont rarement sanctionnées, en tout cas au niveau où elles devraient l'être, soit parce qu'elles agissent aux marges grises du droit européen. Je prends un exemple : certaines compagnies aériennes emploient des personnels qualifiés d'indépendants alors qu'ils sont des salariés, subordonnés. Il faut y mettre fin. C'est l'objectif du Gouvernement et nous y avons déjà rallié, je l'ai dit, plus de dix pays européens. La présidence française doit être l'occasion de concrétiser la régulation sociale du secteur aérien. Ce que je dis s'applique aussi au secteur maritime qui donne lieu, à bien des égards, à des situations encore plus dramatiques, croyez-moi.

C'est la voie que nous devons suivre collectivement pour parvenir à réguler en matière sociale un secteur qui, depuis bien trop longtemps, a très largement fait fi de la morale et de la dignité.

(L'amendement n° 6185 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 1159 et 5985 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Sur l'article 35, 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° 282 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 282, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 5990.

M. Gérard Leseul. Il est demandé au Gouvernement de présenter sa feuille de route pour l'instauration d'un prix carbone applicable au secteur aérien avant la fin de la présente législature et non plus tard, comme il est proposé. Nous souhaitons vous entendre de nouveau sur le sujet, monsieur le ministre délégué.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. La demande de rapport adoptée en commission satisfait pleinement votre demande. En outre, le délai prévu par l'amendement semble un peu court : nous ne savons pas quand la loi sera promulguée. Je vous invite à retirer l'amendement, à défaut, j'y serai défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Il n'y a pas de malice dans ce calendrier, monsieur le député. Nous en avons déjà discuté en commission. Il est lié au travail de préparation que nous essayons de réduire au maximum, un travail de production réglementaire ainsi qu'aux procédures européennes et françaises. C'est le calendrier qui nous paraît le plus crédible, même si je partage l'objectif d'aller vite.

M. Dominique Potier. Vous pourriez le faire !

Mme la présidente. La parole est à M. David Habib.

M. David Habib. Je souhaitais revenir sur le point précédent. Monsieur le ministre, je vous sais sincère lorsque vous parlez des vols *low cost* – il n'y a aucune raison de douter de votre parole. Mais comment pouvez-vous continuer à tenir un tel discours, que je sais correspondre à vos convictions, et accepter qu'Air France se comporte comme elle le fait sur certaines destinations ?

Nous parlerons tout à l'heure des destinations vouées à ne plus être desservies. Mais nos collègues du Nord ne savent pas ce qu'il se passe actuellement au Sud. Au Sud, Air France retire tous ses avions !

Dans quelque temps, il n'y aura plus d'avions ni de liaisons intérieures ; à part pour Perpignan – je salue à cet égard la capacité de conviction de M. Castex –, il ne restera que la filiale *low cost* d'Air France, Transavia, qui ne possède pas un seul Airbus. Monsieur le ministre délégué, lorsque nous avons échangé à ce propos, vous m'avez donné une réponse objectivement vraie, à savoir qu'en raison des coûts de maintenance, une compagnie doit employer des appareils du même type. Par ailleurs, les contrats de Transavia ne sont pas identiques à ceux d'Air France et cette situation a pesé notamment sur les organisations syndicales et sur les discussions entre ces dernières et la direction d'Air France.

Remettre en cause ce qui existe est certes un jeu bien français, et il est juste de le faire – je suis l'un de ceux qui sont intervenus pour remettre en cause la relation de l'aéroport de Pau avec Ryanair –, mais on ne peut pas à la fois dire tout ce que l'on dit à propos de Ryanair et d'autres compagnies, et accepter comme un état de fait la vampirisation de certaines lignes très profitables, comme celles de Biarritz, Tarbes, Pau ou Montpellier, au bénéfice d'une filiale dont le siège est aux Pays-Bas, dont la flotte est composée exclusivement de Boeing et dont les salariés savent qu'à terme, il leur sera proposé un contrat totalement dérogatoire par rapport à celui qu'Air France conclut aujourd'hui avec ses salariés.

Vous avez eu raison d'évoquer tout à l'heure le trafic maritime – et, du reste, M. Potier approuve. Étant pour ma part Béarnais, et non pas Basque, la circonscription dont je suis élu n'a pas de façade maritime, même si mon département en a une. Pour ce qui concerne l'avion, en tout cas, il est encore temps de réagir. Nous parlerons tout à

l'heure des voyages d'une durée inférieure à deux heures trente, mais écartons pour l'instant cette question qui peut créer un clivage entre nous : il existe aujourd'hui une situation qui se caractérise par un laisser-faire de la part du Gouvernement et une prise de position de la direction d'Air France, inspirée par des méthodes canadiennes, qui met à mal le modèle français de la compagnie nationale. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, GDR et LT.*)

(*L'amendement n° 5990 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 5312 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(*L'amendement n° 5312, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 2992.

M. Gérard Leseul. Il s'agit d'un amendement auquel tiennent nos amis d'outre-mer. Dans l'alinéa 2, il est préférable d'utiliser, au lieu du mot « métropolitain » que vous avez employé, le mot « hexagonal ».

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Le terme utilisé l'est par cohérence avec les articles du code des transports, et en particulier l'article L. 1803-1. Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. Dominique Potier. Il faut changer le code !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je comprends parfaitement la question sur le plan politique et nous nous étions engagés à nous pencher sur la question, mais les travaux de toilettage légistique sont trop importants pour espérer parvenir à les conclure avant l'adoption définitive du texte. Matériellement, nous ne disposons ni des outils ni du temps nécessaires pour atteindre cet objectif.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Il faut être ambitieux et, à la cohérence lexicale, je préfère la cohérence sociale de toute la France.

(*L'amendement n° 2992 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 4955 de M. Jean-Luc Lagleize est défendu.

(*L'amendement n° 4955, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 899.

M. Jean-Marie Sermier. Après avoir évoqué le nucléaire et l'automobile, nous abordons, avec l'article 35, la légitimité de la filière aéronautique française, qui est la troisième filière d'excellence de notre pays et la troisième en termes de création d'emplois. Additionnées, ces trois filières représentent près de 800 000 ou 900 000 emplois. Il faut faire évoluer nos mobilités, nous en avons conscience, comme nos sources d'énergie ; mais ces filières permettent aussi de créer de l'emploi et contribuent à l'aménagement du territoire. Nul ne dira l'inverse à Toulouse, ville dont le nom vient immédiatement à l'esprit, avec celui de bien d'autres endroits encore,

lorsqu'il est question d'aéronautique, comme ceux de Sochaux ou du Nord-Franche-Comté lorsqu'il est question d'automobile. Il faut donc agir avec précaution.

Je rappelle que le texte que nous examinons porte sur le climat, que nous souhaitons tous réduire les émissions de gaz à effet de serre et que la France pèse, au niveau mondial, pour 0,8 % ou 0,9 % de ces émissions. Il faut certes donner un peu l'exemple, car la France a toujours été le phare de l'humanité, ou du moins le croit-elle; mais il faut tout de même prendre garde à ne pas casser toute notre économie et donc à ne pas laisser d'autres pays le soin de faire des investissements et de créer des activités qui ne seraient ni plus ni moins que du carbone importé – comme on parle de déforestation importée lorsqu'on laisse faire aux autres ce qu'on ne veut pas faire soi-même. Attention donc à cette filière!

J'ai le sentiment qu'après l'agribashing et la dénonciation des camions comme pollueurs à maltraiter, le tour de l'avion est venu. Or, ce secteur représente 180 000 emplois et je tiens à remercier les 180 000 personnes qui travaillent dans cette filière d'en avoir fait depuis de très nombreuses années une filière d'exception et d'excellence, et à leur dire que nous comptons sur eux pour continuer à ce qu'elle le soit.

Enfin, s'il y a des adaptations à trouver, il faut rappeler que ce secteur ne représente malgré tout que 2 % ou 3 % environ des émissions de CO₂ au niveau national: en supprimant les avions en France, on n'agirait que sur 3 % de 0,8 %, ce qui serait loin de régler le problème du climat mondial, mais on créerait 180 000 chômeurs et on perdrait toute l'expérience du secteur. Allons-y donc mollo dans cette affaire, car nous pourrions nous réveiller un jour dans une situation bien difficile.

Nous ne sommes, au sein du groupe Les Républicains, pas opposés à l'idée de travailler à une adaptation, mais nous sommes très clairs sur le fait que nous ne voulons pas de décroissance ni d'une moindre mobilité pour les générations qui nous succéderont. À quel titre, nous qui avons pu bénéficier d'une certaine qualité de vie et de voyages, irions-nous maintenant dire à nos enfants et petits-enfants qu'à partir de maintenant, ils n'auront plus la possibilité de se déplacer et qu'ils devront devenir parfaitement sobres? Nous ne sommes pas favorables à cela, mais à la décarbonation des activités et de la mobilité. Or, que faites-vous et quel est votre engagement, notamment envers l'avion plus ou moins décarboné, projet qui avancera tranquillement, avec des paliers successifs, et qui aboutira, on le sait, vers 2035, probablement avec l'avion à hydrogène? Comment pouvons-nous avoir une vraie industrie, un vrai consortium permettant que, demain, notre avion français ou européen soit utilisé partout sur la planète parce qu'il sera décarboné? De fait, un avion décarboné serait un moyen de transport idéal, car l'aviation ne requiert presque pas d'infrastructures entre la piste d'envol et la piste d'atterrissage. Ainsi, du jour au lendemain, en quinze ans, nous pourrions faire de ce moyen de transport un véhicule complètement écologique et adapté à l'évolution du climat. Attention, donc, à ne pas casser par quelques taxes supplémentaires momentanées une filière qui ne demande qu'à vivre!

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous reconnaissons tous l'engagement des salariés qui relèvent de la filière aéronautique, qui ne sont du reste pas 180 000, mais 300 000 en comptant les emplois directs et indirects, et qui font la fierté de notre territoire. Notre engagement est de mener une réflexion à l'échelle avant tout européenne. Vous dites que

la France pense être le phare de l'humanité, mais il me semble que nous pouvons être fiers d'avoir inspiré certains choix, sinon au niveau de l'humanité, au moins à l'échelle européenne. Bien que je veuille être très modeste face aux enjeux auxquels nous sommes confrontés dans le secteur aérien, nous devons être en mesure, notamment à propos du prix carbone, de faire évoluer les consciences sur ce dossier à l'échelle européenne.

Il est vrai que nous avons, dans le passé, augmenté la taxe Chirac, et votre amendement tend notamment à interdire toute augmentation de cette taxe. Je tiens à être très clair en la matière, car d'autres amendements seront présentés en vue d'augmenter à nouveau cette taxe: je ne suis pas favorable à une telle mesure, étant donné que l'augmentation que nous avons prévue récemment dans le projet de loi de finances n'a pas encore produit ses effets en raison de la crise. Nous privilégions une démarche européenne et je suis certain que, si nous ne sommes certes pas là pour éclairer le monde entier, nous serons capables de trouver des solutions à l'échelle européenne.

Un deuxième aspect que je tiens à souligner est notre volonté commune de défendre aussi à l'échelle européenne des investissements très clairs dans la décarbonation du secteur. De ce point de vue aussi, les 300 000 salariés directs et indirects de ce dernier sont une véritable fierté. Nous disposons de véritables atouts pour accompagner la recherche et le développement dans ce domaine. Je sais que le Gouvernement consacre les moyens nécessaires à la recherche de solutions pour une décarbonation du secteur.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. La question de M. Sermier est de savoir où nous en sommes. On parle souvent, en effet, de l'avion vert ou de l'avion à hydrogène, mais certains projets déjà engagés ont rapidement des effets positifs sur l'environnement. Ainsi, l'électrification des opérations au sol est en cours, avec des flottes captives, ce qui produit des gains très rapides. De même, l'optimisation des trajectoires aériennes, comme le fait de monter d'une manière plus linéaire et de descendre en pente douce, permet de gagner jusqu'à 10 % du bilan carbone sur un vol, ce qui est tout à fait considérable. Quant aux biocarburants, c'est une filière bien réelle, malgré les questions de massification de la production et de prix; ce sont des technologies physiques ou chimiques qui sont, la plupart du temps, disponibles dès maintenant – c'est vrai pour les huiles et les graisses usagées, les déchets agricoles et forestiers et, demain, pour les carburants de synthèse, en lien avec la filière hydrogène que nous soutenons fortement.

Se pose en outre, évidemment, la question de la transition, du saut technologique dans lequel la filière est engagée. Cela concerne à la fois la structure, les composants et les matériaux, et, d'autre part, la propulsion, qui sera demain hybridée avec de l'électrique ou qui opérera un saut vers l'hydrogène, ce dernier pouvant être aussi bien combustible que, peut-être, employé dans des piles à combustible pour lesquelles nous sommes en train de construire toute une filière: nous investissons, rien que pour l'aéronautique civile, 1,5 milliard d'euros. C'est un enjeu de rayonnement et de souveraineté, ce qui fait écho à ce que vous avez très justement dit sur la filière militaire, monsieur Michel-Kleisbauer.

Je crois donc vraiment que nous sommes en mesure de démontrer très rapidement des effets très positifs sur la décarbonation de la filière et de construire à moyen terme nos

avantages comparatifs de demain, qui nous permettront de continuer à nous déplacer, de minimiser notre impact sur l'environnement et de continuer à exister au rang international qui doit être le nôtre.

(L'amendement n° 899 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 2785.

M. Jean-Marie Sermier. Pour tenir compte des logiques spécifiques à nos amis ultramarins, nous tenons à défendre avec beaucoup de sympathie cet amendement de M. David Lorian.

(L'amendement n° 2785, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 280 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 280, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Turquois, pour soutenir l'amendement n° 4957.

M. Nicolas Turquois. Il tend à prévoir que le rapport remis par le Gouvernement au Parlement étudié également la situation économique de la filière aérienne.

J'ai entendu vos arguments, monsieur le ministre délégué : ce secteur est effectivement source d'émissions de gaz à effet de serre, raison pour laquelle il faut lui donner une trajectoire forte, mais celle-ci ne pourra s'appuyer que sur un tissu économique solide.

Je reviens quelques instants sur mes propos de tout à l'heure : un plan économique adapté à la situation actuelle a été décidé, et les grands donneurs d'ordre que sont Airbus, Thales et Safran, continuent de déléguer une partie de leur activité à leurs sous-traitants, alors qu'eux-mêmes ne vendent pas tout. Nous sommes donc en train de créer du stock, et quand l'activité va repartir – même si on ne sait pas encore quand cela pourra être le cas –, elle le fera différemment selon les secteurs : l'aviation de tourisme repartira sans doute, mais l'aviation d'affaire restera sérieusement affectée par les nouveaux modes de communication qui se sont développés, comme les visioconférences. Donc non seulement nous ne sommes pas près de retrouver le trafic d'avant la crise, mais en plus, comme des stocks sont en train de se constituer à la sortie des usines, la situation ne redémarrera réellement convenablement que dans de nombreuses années.

Alors calibrons les efforts que nous demandons à la filière en fonction de la réalité de la situation économique, afin de rester l'un des champions mondiaux dans le domaine aérien et de promouvoir une filière d'excellence que la crise aura déjà affaiblie.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Avis défavorable. Sur proposition de M. Lagleize en commission, nous avons déjà intégré dans le rapport tous les éléments que vous demandez.

S'agissant de la reprise du secteur aérien, je souscris tout à fait à vos propos. Il faut savoir que la reprise est déjà présente : en Asie, 100 % du trafic aérien est désormais assuré, 80 % en Amérique du Nord. Si le trafic en Europe n'est actuellement qu'à 40 % de son niveau d'avant la crise, il reprendra – seulement, comme vous l'avez dit, peut-être de façon un peu différente : vous avez raison, le développement du télétravail entraînera probablement des conséquences sur la part du déplacement d'affaires dans l'activité, qui sera peut-être moindre, mais c'est une raison de plus pour être à l'avant-garde de la transition du secteur aérien vers la décarbonation et en faire un avantage comparatif.

Je pense que pour une fois, la France et l'Europe sont au bon niveau de financement des innovations technologiques – dans l'histoire récente en tout cas. Il faut absolument préserver cet avantage comparatif, et je crois que de ce point de vue, les propositions que vous avez faites avec votre groupe sont des atouts considérables.

(L'amendement n° 4957 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 5314 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 5314, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 7039.

M. Dominique Potier. Il propose l'établissement d'une feuille de route économique et scientifique de transition de l'aéronautique.

Certains de nos collègues, qui vivent dans des régions où l'aérien est une industrie majeure, comme la région toulousaine ou la Nouvelle-Aquitaine, qui concentrent l'essentiel de notre industrie aéronautique, vivent avec leur corps, leurs tripes et leur cœur, leur amour et leur fierté pour l'aéronautique. Je les comprends, comme je comprends la vision du Gouvernement, qui plaide pour que l'aéronautique soit la première industrie de transition décarbonée.

Mais j'entends aussi d'autres voix, comme celle de Supaéro Décarbo, et sans être un spécialiste, il me semble qu'on ne peut pas opposer décroissance et décarbonation. Je pense qu'il faut à la fois repositionner l'aérien dans le flux des mobilités de la société et du monde, et assurer sa transition vers la décarbonation. Et je le dis parce que j'ai une vraie foi dans le progrès scientifique et technologique – la foi dans la science est l'ADN de la gauche ! – mais que je vois aussi ses limites lorsque l'on raisonne en termes d'écosystème. Nous en parlerons tout à l'heure, mais votre vision d'une décarbonation par compensation, monsieur le ministre délégué, me laisse coi – surtout lorsque l'on connaît les enjeux alimentaires et forestiers qu'elle implique.

On devra passer de douze tonnes à seulement deux tonnes de CO₂ émis ! On ne pourra pas accepter que les émissions d'une infime fraction de l'humanité mettent en danger la survie sur toute la planète : tout le monde devra faire des efforts.

Il faut donc accompagner le repositionnement de l'aérien et sa transition vers un nouvel usage, et assurer dans le même temps sa décarbonation. Il ne faut pas oublier que des centaines de milliers de personnes travaillent dans les

services, l'industrie ou la recherche vont continuer à inventer l'industrie et la mobilité du futur, en mettant les sciences au service de la transition écologique.

Une feuille de route globale, qui intègre à la fois le repositionnement de l'aérien, la limitation de son usage au nom de l'intérêt général, sa décarbonation et l'invention d'une recherche au service de la transition écologique : voilà le défi de la France. Notre pays est fier de son aéronautique : toute son ingénierie, son intelligence et ses capacités doivent l'aider à transformer ce secteur, comme il l'a fait en aidant l'agriculture à aller vers l'agroécologie.

Nous avons plaidé pour la création d'un fonds « écologie, entreprise, emploi », car nous pensons que l'État doit accompagner cette transition. Aujourd'hui, nous manquons de visibilité sur les actions du Gouvernement en la matière, et ce projet de loi aurait pu être l'occasion de transformer les souffrances en une épopée scientifique, industrielle et entrepreneuriale.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. On ne peut que partager votre volonté de voir définie une stratégie de décarbonation.

D'ailleurs, l'article 35 prévoit bien qu'un rapport présentant une telle stratégie sera soumis à la représentation nationale. Votre amendement est donc pleinement satisfait.

Cependant, vous avez dit que nous entendions décarboner par compensation : ce n'est pas le cas, et les propos du ministre délégué le confirment. La stratégie que nous souhaitons instaurer à travers les différents articles proposés dans le projet de loi et les actions qui sont menées repose tout d'abord sur un accompagnement à l'innovation, puisque c'est celle-ci qui permettra la décarbonation et l'avancée vers une aéronautique verte. Ensuite, il y a la régulation des usages : j'assume cette position, que je vous présenterai à l'article 36, et qui passera par l'interdiction des vols lorsqu'il existe un mode de transport alternatif de moins de deux heures et demie. Enfin seulement – et je sais que c'est assez critiqué –, c'est la compensation. Je ne peux donc pas vous laisser dire que notre stratégie de décarbonation se fonde uniquement sur la compensation.

Par conséquent, je vous demande de retirer votre amendement ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Ce débat est très intéressant. La feuille de route économique et scientifique que vous appelez de vos vœux existe déjà : elle est élaborée par mes services dans le cadre du CORAC, le Conseil pour la recherche aéronautique civile, qui est l'enceinte réunissant l'ensemble des acteurs du secteur, dont l'industrie et les exploitants. Tous participent à la construction de la feuille de route technologique, scientifique et économique qui permette de préserver les attributs de notre industrie. Technophile mais pas technolâtre, ce Conseil sait que ce qui est scientifiquement possible n'est pas toujours politiquement souhaitable, et essaie d'aborder la situation avec rationalité.

S'agissant de la concurrence avec les terres agricoles, nous avons déjà échangé, mais je tiens à préciser à nouveau ici, parce que c'est important pour la suite du débat, que la production des biocarburants de deuxième génération – issus par exemple, comme je le disais tout à l'heure, de

la filière sucrière, des déchets agricoles et forestiers ou des huiles et graisses usagées – n'entre pas en concurrence avec l'usage agricole des terres.

M. Dominique Potier. Ce n'est pas vrai.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Si, je vous assure : c'était peut-être le cas pour les biocarburants de première génération, mais les appels à manifestation d'intérêt que nous avons passés, qui sont actuellement à l'étude, doivent permettre de faire naître une filière des biocarburants qui ne sera pas en concurrence avec les terres agricoles. Cela nous distingue d'ailleurs de la production d'autres pays européens, qui cultivent parfois les biocarburants de façon dédiée. La France ne le fait pas, elle ne le fera pas plus à l'avenir.

(L'amendement n° 7039 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 4958 de M. Jean-Luc Lagleize est défendu.

(L'amendement n° 4958, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 35, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	78
Nombre de suffrages exprimés	69
Majorité absolue	35
Pour l'adoption	56
contre	13

(L'article 35, amendé, est adopté.)

Après l'article 35

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements n° 5126 rectifié de M. Hubert Wulfranc et 7059 de Mme Sylvie Bouchet-Bellecourt pouvant être soumis à discussion commune, et qui sont tous deux défendus.

(Les amendements n° 5126 rectifié et 7059, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 5127 et 6801, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 5127.

M. Stéphane Peu. Je n'ai pas pris la parole pour défendre l'amendement n° 5126, qui concernait l'instauration d'un plancher pour les tarifs aériens, parce qu'il me semblait que nous avions déjà abordé ce sujet, et une réponse avait été apportée, qui renvoyait à l'échelle européenne. Néanmoins, je trouve que l'exemple de l'Autriche n'est pas à balayer d'un revers de main : ils commencent par affirmer un point de vue, et seulement ensuite négocient avec l'Union européenne. Ainsi, à l'image de la stratégie autrichienne, inscrire dans la

loi notre volonté de définir un niveau minimal pour les tarifs aériens aurait pu nous rendre plus forts pour la négociation européenne. Mais je ne vais pas relancer le débat.

L'amendement n° 5127 s'inscrit dans cette même volonté de lutter contre le dumping social et environnemental des compagnies *low cost* qui, je le rappelle, sont souvent basées dans des paradis fiscaux. Il propose une mesure à notre portée, qui ne dépend pas de l'Europe : puisque tout se joue sur la négociation des redevances aéroportuaires, il propose d'inscrire dans la loi l'interdiction formelle pour les établissements publics aéroportuaires de consentir des réductions sur les redevances. De cela, nous pouvons décider, et ça permettrait de freiner un peu la concurrence effrénée des compagnies *low cost*.

Mme la présidente. L'amendement n° 6801 de Mme Mathilde Panot est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je vous rappelle que l'article L. 6325-1 du code des transports, que vous souhaitez modifier, encadre déjà la fixation, par les aéroports, du montant des redevances.

Par ailleurs, nous avons confié à l'Autorité de régulation des transports des prérogatives supplémentaires : elle a désormais pour mission d'homologuer les tarifs aériens et leur modulation.

Votre amendement est donc totalement satisfait.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le sujet que vous abordez est à la frontière de la régulation économique – car il est vrai que le contrat de régulation économique constitue un outil qui a démontré sa pertinence –, de la modulation des redevances à des fins environnementales, l'écomodulation – des engagements très forts ont été pris par certains aéroports, dont l'aéroport de Nice, qui mène un travail absolument considérable pour être neutre en matière de carbone d'ici peu –, et de la régulation sociale, que nous avons déjà évoquée et qui nécessite des mesures spécifiques. J'ai évoqué les stratégies des compagnies *ultra low cost* : bien souvent, elles ont été attrapées, mais punies à des niveaux bien trop insuffisants. J'ai en mémoire des sanctions de l'ordre de quelques millions d'euros, alors que ces compagnies réalisaient chaque année un milliard d'euros net de bénéfices.

Nous devons donc renforcer notre ambition politique en matière de régulation : nous avons déjà accompli des choses et nous en accomplirons encore, au niveau national, dans la négociation avec la Commission européenne s'agissant de la recapitalisation d'AirFrance-KLM, et au niveau européen.

Mme la présidente. La parole est à M. David Habib.

M. David Habib. L'initiative défendue par notre collègue Stéphane Peu est particulièrement pertinente, et nous devons absolument adopter son amendement. Seulement, la concurrence ne passe pas uniquement par les redevances, mais aussi par les contrôles effectués par la Commission européenne sur les contrats qui lient certains aéroports à certaines compagnies. Et là, il ne s'agit que de choix !

Je vais citer un exemple sans donner de noms, pour ne pas être désagréable : prenons un environnement assez réduit, de 100 ou 200 kilomètres, dans lequel il y a plusieurs aéroports.

La Commission contrôle l'un d'eux, à qui elle interdit de donner des avantages à une compagnie donnée. Seulement, à quelques centaines de kilomètres de là, un autre aéroport français, qui n'a pas subi ce contrôle, peut continuer à accorder des avantages financiers à la même compagnie aérienne !

Les gouvernements successifs, ceux de l'ancienne législature comme le Gouvernement actuel, ont exprimé leur désapprobation quant à l'attitude de la Commission européenne.

La proposition de M. Peu a une vertu : elle réglerait un problème qui n'est pas uniquement celui de la concurrence, mais qui est également celui du contrôle effectué par la Commission européenne, lequel cible des aéroports et bouleverse les équilibres économiques entre les régions. Je n'ai pas tout de suite donné les noms, mais M. le ministre délégué les connaît bien : l'aéroport de Pau a été contrôlé, et obligé de payer des amendes, en raison du lien contractuel qui le liait à Ryanair. Immédiatement, les vols entre le Béarn et Londres ont basculé vers l'aéroport de Tarbes, situé à 35 kilomètres de celui de Pau. Or aucun contrôle n'a été effectué là-bas,...

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. C'est insupportable, nous sommes d'accord !

M. David Habib. ...alors que les mêmes tarifs étaient pratiqués, les mêmes avions étaient utilisés, les mêmes passagers voyageaient et les mêmes personnels travaillaient – et continuaient de travailler. Cela ne peut pas durer.

Ce qu'a dit Stéphane Peu est exact, mais n'oublions pas que nous sommes dans un environnement européen. Lorsque l'on aura réglé le problème de la concurrence entre nos aéroports, on ne pourra se limiter à la France. Je viens d'évoquer la situation de Tarbes, de Pau et de Biarritz. Mais de l'autre côté de la frontière, à 5 kilomètres de l'aéroport de Biarritz, se trouve l'aéroport de Fontarrabie. Nous devons prendre toutes nos décisions en tenant compte de la dimension européenne, notamment en ce qui concerne les rapports avec les compagnies *low cost* et, à l'avenir, les questions d'intermodalité ou de suppression des lignes intérieures. (*Mme Sylvia Pinel applaudit.*)

(*Les amendements n° 5127 et 6801, 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, ce soir, à vingt et une heures :

Suite de la discussion du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures trente.*)

Le Directeur

SERGE EZDRA