

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Séances du samedi 10 avril 2021

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	3995
2 ^e séance	4033
3 ^e séance	4074

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

241^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} 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. 3997)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 3997)

Après l'article 26 (*suite*) (p. 3997)

Amendement n° 6236

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

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique

Amendements n°s 275, 5109, 770, 159, 5911, 5993, 1018

Sous-amendement n° 7373

Amendements n°s 3627, 6562, 1754, 1766, 3087, 3147, 4160, 3531, 5268 rectifié, 7208 rectifié, 197, 620, 826, 913, 1316, 1379, 2709, 3509, 3731, 3943, 4819, 5111, 5311, 5782, 1327, 1457, 1748, 1858, 2727, 2928, 3294, 3444, 3895, 2927, 5361, 7209, 1866, 5609

Sous-amendement n° 7339

Article 27 (p. 4002)

M. Yannick Favennec-Bécot

M. Jean-Luc Fugit

M. François-Michel Lambert

Amendements n°s, 2878, 3117, 5407, 151, 452, 5249, 5746, 2479, 5385, 6401, 4603, 5465, 5542, 1836, 4877, 7126, 3629, 2521, 2100, 2323, 5977, 6233, 23, 344, 2197, 3176, 6146, 1623, 4612, 4736, 5053, 7210, 5408, 6785, 2198, 86, 3597, 3862, 6980, 565, 4243, 4587, 6554, 4147, 4601, 566, 4304, 7297, 568, 4303, 4646, 5992, 7298, 6216, 6227, 6148, 1872, 6950

Suspension et reprise de la séance (p. 4016)

Amendements n°s 3433, 2960, 5627, 3994, 4085, 1876, 7139, 2475, 2930

Après l'article 27 (p. 4018)

Amendements n°s 6010, 2931, 5212, 193, 3745, 2913, 5982, 2917, 1680, 2955, 3755, 5226, 6308, 6787, 2843, 1675, 4652, 586, 2480, 4906, 5412, 6015, 6565, 6564, 2522, 2523, 7026

Article 27 *bis* (p. 4025)

Amendements n°s 5273, 3631

Article 28 (p. 4026)

Amendements n°s 1023, 3120

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

Amendements n°s 3681, 6788, 5275, 3228, 5913, 3387, 260, 5280, 2310, 4636, 7279, 7299

Après l'article 28 (p. 4027)

Amendements n°s 2956, 772, 1883, 3390

Sous-amendement n° 7406

Amendements n°s 5002, 2074, 5209, 7211

Sous-amendement n° 7329

Amendements n°s 1740, 1823, 2891, 2953, 3525, 3752, 4799, 5224, 6306, 6559

Article 29 (p. 4030)

Amendements n°s 5281, 2854, 724, 3388, 874, 3649

Après l'article 29 (p. 4031)

Amendements n°s 1758, 5284

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 4031)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTENCE DE MME LAETITIA SAINT-PAUL

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf 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. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 6236, portant article additionnel après l'article 26.

Après l'article 26

(suite)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur de la commission spéciale pour le titre III, pour soutenir l'amendement n^o 6236.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la commission spéciale pour le titre III. Pour contribuer à décarboner au maximum nos déplacements, cet amendement vise à soumettre les plateformes de livraison à une obligation de mise en relation au moyen d'une part croissante de véhicules à deux ou trois roues motorisés à très faibles émissions.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de la transition écologique, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique. Avis favorable.

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

M. Martial Saddier. Nous sommes, sur les bancs du groupe Les Républicains, favorables à cet amendement.

(L'amendement n^o 6236 est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 275 de M. Julien Dive est défendu.

(L'amendement n^o 275, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 5109.

M. Jean-Paul Lecoq. Il est toujours bon de présenter un amendement en début de séance, car ça permet de se faire la voix. *(Sourires.)* Pour favoriser la transition vers un parc automobile plus propre, la Convention citoyenne pour le climat a notamment proposé d'augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d'aider davantage les ménages à faire l'acquisition de véhicules propres. Cet amendement s'inscrit dans la même perspective : il vise en effet à améliorer encore l'efficacité des dispositifs de prime à la conversion et de bonus écologique en appliquant un taux réduit de TVA aux opérations de vente ou de location de véhicules neufs les moins polluants.

Il s'agit, avec cet amendement, non seulement de permettre aux constructeurs d'afficher un prix d'acquisition de ces véhicules plus attractif pour les particuliers, mais également de les inciter à investir de nouveau le marché des petites voitures légères et peu polluantes car, si les petites voitures représentent 58 % des ventes intervenues en France sur les cinq premiers mois de l'année, ces voitures sont, malheureusement, quasiment toutes produites hors de France – et ce n'est pas faute pour les députés communistes d'avoir mené la bataille pour qu'il n'en soit pas ainsi. On pourrait donc considérer que cette prime pour les citadines s'apparente à une prime aux délocalisations.

La relocalisation de la production de petites voitures légères et peu émettrices est donc un enjeu primordial, qui suppose que l'État joue à l'avenir pleinement son rôle de stratège en matière industrielle. Bien évidemment, madame la ministre, je ne parle pas de Toyota, dont la Yaris, produite non loin de chez vous, est une voiture française, mais de nombreuses marques françaises qui produisent de petites voitures à l'extérieur des frontières françaises, même si c'est parfois – mais pas toujours ! – à l'intérieur des frontières européennes.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je saisis cette occasion de saluer M. Hubert Wulfranc, auteur de cet amendement, avec qui nous travaillons main dans la main.

M. Jean-Paul Lecoq. Merci de l'avoir cité, mais moi j'économise mes mots !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Malheureusement, cet amendement est contraire à la directive TVA de 2006.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est à cause de l'Europe...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Par ailleurs, il n'est pas possible d'assurer la répercussion de la baisse de TVA *in fine* sur le prix du véhicule. J'émet donc un avis défavorable.

M. Jean-Paul Lecoq. Ça commence bien, cette matinée!

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je remercie M. Wulfranc pour son très beau travail,...

M. Jean-Paul Lecoq. Vous avez le droit de me citer aussi, madame la ministre!

Mme Barbara Pompili, ministre. ...mais l'avis du Gouvernement est également défavorable.

(L'amendement n° 5109 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements, n°s 770, 159, 5911 et 5993, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 5911 et 5993 sont identiques.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 770.

M. François-Michel Lambert. Les dispositions proposées par cet amendement et d'autres qui lui sont proches sont issues de la Convention citoyenne pour le climat. Compte tenu de la corrélation qui existe entre le poids des véhicules et leur impact environnemental et climatique, il s'agit d'instaurer un malus pour les véhicules d'un poids supérieur à 1,4 tonne, avec des dérogations notamment pour les véhicules électriques. Je rappelle que la construction d'un véhicule consomme sept fois son poids en matières premières et en énergie: plus le véhicule est lourd, plus il a fallu, en amont, gaspiller d'eau, d'énergie et de matières premières. Il convient donc d'instaurer un malus à la hauteur de cet enjeu.

Mme la présidente. L'amendement n° 159 de Mme Delphine Batho est défendu.

La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n° 5911.

M. Pacôme Rupin. Ces dernières années, la mode est aux grosses voitures, ce qui est une tendance négative. Plus une voiture est lourde, en effet, plus elle a besoin d'énergie pour rouler et plus son empreinte carbone aura d'impact pour toute la durée de vie du véhicule. C'est la raison pour laquelle la Convention citoyenne avait proposé de renforcer le malus sur les véhicules de plus de 1 400 kilos. Cet amendement propose de reprendre cet objectif, mais avec un calendrier progressif, pour permettre aux constructeurs de s'adapter et les inciter à alléger les véhicules qu'ils mettent à la vente.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 5993.

M. Gérard Leseul. Il va dans le même sens que celui de M. Rupin et tend à préciser que le seuil est porté à 1,6 tonne à compter du 1^{er} janvier 2023, puis 1,4 tonne à compter du 1^{er} janvier 2024. Il s'agit donc d'instaurer une démarche progressive.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous partageons tous la volonté d'accompagner l'ensemble de la filière automobile dans la réduction de la masse des véhicules, et nous l'avons montré notamment dans le combat que nous avons mené avec Mme la ministre, lorsqu'elle était députée, en proposant divers amendements en ce sens dans le cadre des projets de loi de finances depuis trois ans.

Mme Barbara Pompili, ministre. Depuis très longtemps, oui.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous sommes ainsi parvenus à inscrire dans la loi de finances un malus au poids de 1 800 kilos, qui se cumule avec le malus au CO₂.

La France est l'un des pays qui taxent le plus dans ce domaine, car nous voulons inciter à une autre production, en favorisant les véhicules à basses émissions. Il me semble nécessaire de garder l'équilibre que nous avons proposé, avec Mme la ministre, de fixer autour de 1 800 kilos, parce qu'il faudra d'abord, au sortir de la crise sanitaire qui a touché le secteur automobile,...

M. François-Michel Lambert. 1 800 kilos!

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. ...évaluer ensemble, grâce aux outils dont dispose la représentation nationale, le travail que nous avons réalisé pour fixer ce seuil, afin de pouvoir à l'avenir, le cas échéant, modifier ce critère.

En outre, il ne me semble pas être une bonne idée d'imposer, comme le proposent certains amendements, un malus à des véhicules électriques, en particulier lorsqu'ils sont par ailleurs assortis d'un bonus, comme la Zoé. Avis défavorable, donc, sur l'ensemble de ces amendements.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Monsieur Rupin, la Convention citoyenne pour le climat n'a pas demandé d'augmenter le malus poids, mais de l'instaurer. Depuis des années, en effet, nous étions nombreux dans cet hémicycle – et M. Zulesi, même s'il n'était pas seul à le faire, y a beaucoup participé – à demander l'instauration d'un malus poids, pour lancer l'alerte et lutter contre des véhicules qui n'en finissent pas de grossir et dont l'impact ne se limite pas aux émissions de CO₂. C'est, du reste, la raison pour laquelle il existe aujourd'hui deux malus: l'un pour le CO₂ et l'autre pour le poids. En effet, les voitures lourdes ont un impact sur les infrastructures et empêchent le partage de la route, notamment dans les villes, où l'on dispose de peu d'espace et dont elles empêchent l'accès à d'autres types de véhicules, notamment ceux permettant les mobilités douces. En outre, leur fabrication consomme beaucoup plus de matières premières.

Il était donc nécessaire de lancer ce message avec l'instauration d'un malus poids, que nous sommes collectivement parvenus, après des années, à voter dans le projet de loi de finances pour cette année. Aujourd'hui, des volontés légitimes s'expriment pour revoir ce chiffre, car le seuil que nous avons fixé, s'il permettait d'exprimer un message, touchait peut-être moins de véhicules que ne le souhaitaient certains. Il me semble être un peu tôt pour modifier les seuils, car nous venons de mettre en place cette mesure. Le plus important pour moi était que le message soit passé, et je puis vous dire qu'il a été reçu cinq sur cinq par les constructeurs comme par les consommateurs. Pour le reste, attendons encore un peu. J'émet donc un avis défavorable sur ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à Mme Émilie Chalas.

Mme Émilie Chalas. J'ai cosigné l'excellent amendement de M. Rupin, car il nous faut être plus exigeants dans ce domaine, même si l'instauration de ce malus est déjà une sacrée avancée en ce sens, pour laquelle je félicite le Gouvernement d'avoir suivi les recommandations de la Convention citoyenne pour le climat.

J'ajouterai trois arguments à ceux qu'a exposés mon collègue. Premièrement, cet amendement visant à fixer le seuil à 1 600 kilos d'abord, puis à 1 400 kilos en 2024 au lieu des 1 600 prévus par le texte du projet de loi, ne concerne pas les véhicules électriques et hybrides.

M. Gérard Leseul. Très bien !

Mme Émilie Chalas. Deuxièmement, monsieur le rapporteur, le poids de la Zoé augmente : s'il était en 2013-2014 de 1 000 kilos, c'est-à-dire parfaitement compatible avec l'amendement, il est aujourd'hui de 1 500 kilos. Ainsi, les véhicules électriques eux-mêmes voient leur poids augmenter et il est donc pertinent de fixer des limites, même si, je le répète, l'amendement de M. Rupin ne concerne pas les véhicules électriques. Troisièmement, nous dessinons aujourd'hui le parc d'occasion pour les dix ou quinze prochaines années : si nous ne sommes pas plus ambitieux, nous aurons pendant dix ou quinze ans dans ce parc d'occasion, dans nos rues, nos villes et nos campagnes, des véhicules qui pèseront encore 1 600 et 1 800 kilos. Je soutiens donc cet amendement important et ambitieux.

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

M. François-Michel Lambert. Madame la ministre, ce qui justifie la mesure proposée n'est pas tant qu'elle réponde à une demande de la Convention citoyenne pour le climat que son incidence sur la santé des Français, compte tenu de réalités physiques. Vous avez, par ailleurs, tout à fait raison de souligner que la croissance exponentielle du poids des voitures est aussi une croissance en dimensions, donc une perte d'espace.

Je pense que c'est encore vous qui serez au banc tout à l'heure pour traiter de l'objectif de zéro artificialisation nette que nous examinerons d'ici quelques amendements, et je vous remercie de votre mobilisation. Si nous voulons retrouver du foncier déjà artificialisé pour y affecter autre chose que du stationnement ou des espaces de roulage – car, dans tous les cas de figure, la voiture n'est jamais posée verticalement : soit elle roule et prend son espace, soit elle stationne et l'encombre –, nous devons disposer d'outils, d'une logique et d'une stratégie. Il faut donc dès aujourd'hui donner un signal clair et fort en abaissant le poids des voitures pour faire retrouver à ces dernières des proportions adaptées aux besoins, et non pas aux ego de ceux qui les achètent et les conduisent.

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

M. Gérard Leseul. Je partage totalement la position de mes collègues, qui ont pu rétablir certaines vérités. Vous dites, madame la ministre, que l'important est que le message soit passé, mais quel message ! Il me paraît de bien faible portée : la disposition que vous nous proposez d'adopter n'a aucun mordant, elle est insuffisante face aux gros SUV.

(Les amendements n° 770 et 159, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n° 5911 et 5993 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 1018 de M. Jean-Luc Bourgeaux, qu'il reprend.

Je lui demanderai de défendre en même temps le sous-amendement n° 7373.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement, qui promeut le covoiturage, est le fruit d'un travail réalisé avec l'opposition. C'est un exemple de notre volonté de coconstruire ce projet de loi.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et le sous-amendement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Favorable.

(Le sous-amendement n° 7373 est adopté.)

(L'amendement n° 1018, sous-amendé, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 3627 et 6562, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 3627 de M. Gérard Leseul est défendu.

La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir l'amendement n° 6562.

M. Jean-Charles Colas-Roy. La réduction des émissions de gaz à effet de serre passe par l'élaboration de stratégies au niveau des entreprises et des collectivités territoriales. C'est l'objet des plans de mobilité, qui constituent un outil essentiel car ils permettent d'organiser les mobilités et de sensibiliser l'ensemble des acteurs économiques d'un territoire tout comme les salariés et les employés. Le présent amendement vise à les rendre obligatoires alors qu'ils ne sont aujourd'hui que facultatifs.

(Les amendements n° 3627 et 6562, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements identiques, n°s 1754, 1766, 3087, 3147 et 4160.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1754.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de ma collègue Emmanuelle Anthoine vise à apporter de la cohérence dans le déploiement des plans de mobilité en faveur des vélos. Il s'agit de faire en sorte que les schémas cyclables, qui font l'objet d'une concertation au sein des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), soient pris en compte dans les schémas de cohérence territoriale (SCOT). En outre, pour garantir leur consolidation juridique, il serait bon qu'ils soient financés par l'Agence de la transition écologique (ADEME) et d'autres structures.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 1766.

M. Martial Saddier. Ce sont des amendements « vélo » : vive le vélo ! Tous les échelons travaillent aujourd'hui à élaborer des schémas cyclables, qu'il s'agisse des départements ou des régions, au sein desquels ils font l'objet de délibérations, ou

de l'État à travers le plan national dédié au vélo. Vous conviendrez qu'une fois qu'ils ont été établis, le mieux est qu'ils soient cohérents, chose dont on s'assure déjà, mais encore faut-il qu'ils soient mis en œuvre. Le meilleur moyen pour qu'ils ne soient pas oubliés serait donc qu'ils soient inscrits dans les documents d'urbanisme, notamment les SCOT.

C'est déjà le cas en Île-de-France, à Paris, où l'inscription d'un schéma cyclable cohérent dans un document d'urbanisme donne l'assurance que les pistes cyclables sont bien réalisées lorsque des travaux sont effectués. Le présent amendement vise tout simplement à élargir à toute la France l'inscription dans les documents d'urbanisme des schémas cyclables.

Mme la présidente. Les amendements identiques n^{os} 3087, 3147 et 4160 sont défendus.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vos amendements, qui prévoient la prise en compte des plans de mobilité dans les schémas de cohérence territoriale, sont satisfaits. Selon l'article L. 1214-7 du code des transports, lesdits plans doivent en effet être compatibles avec les orientations des SCOT. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas pareil, monsieur le rapporteur !

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

Mme Barbara Pompili, ministre. M. Saddier ne semble pas d'accord, mais je confirme les propos du rapporteur. La démultiplication des liens juridiques entre documents complique, vous le savez, leur rédaction et se révèle souvent moins pertinente que la concertation en acteurs. En l'occurrence, ces complications peuvent être évitées.

La prise en compte des schémas cyclables nationaux, régionaux et départementaux dans les plans de mobilité est déjà assurée dès lors que le plan de mobilité est compatible avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et les dispositions qui leur sont consacrées.

Quant à la prise en compte du plan de mobilité dans les SCOT, elle est déjà assurée puisqu'il doit être compatible avec ces documents d'urbanisme.

Vos amendements étant satisfaits, je vous demande de les retirer.

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

M. Martial Saddier. Je suis désolé, madame la ministre, mais satisfaits, ni l'amendement ni l'auteur de l'amendement ne le sont. En droit, vous le savez tous, il y a une grande différence entre compatibilité et conformité. Certes, aujourd'hui, notre législation prévoit que les schémas cyclables doivent être compatibles avec le SCOT mais cela ne permet nullement de rendre obligatoire leur inscription dans ce document d'urbanisme.

Pourquoi n'inscrirait-on pas le schéma cyclable élaboré entre le département, la région et l'État dans un SCOT valant pour une période de dix à quinze ans ? Si nous ne le faisons pas, il risque de ne pas trouver de concrétisation

dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) et dans les plans locaux d'urbanisme intercommunal (PLUI). Que les collectivités territoriales doivent réaliser les pistes cyclables lorsqu'elles font un aménagement serait un signal très fort à leur envoyer. En refusant ces amendements, vous passez à travers.

Deuxième argument : pourquoi tout le temps faire une différence entre Paris et le reste de la France ? Nos amendements visent très clairement à étendre partout en France ce que vous avez imposé dans la loi pour Paris. Nous aimons tous le vélo, en province comme à Paris, à Paris comme en province, et nous voulons tous plus de pistes cyclables. Je vous invite donc, mes chers collègues, à adopter ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cette disposition, que je défends avec plusieurs de mes collègues du groupe LaREM, est importante. On ne peut pas se satisfaire d'une simple compatibilité, il faut être bien plus exigeant. J'avais d'ailleurs déposé dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) un amendement qui obligeait nos collectivités à adopter des schémas directeurs cyclables régionaux ou métropolitains. Pour lutter contre les ruptures dans les aménagements cyclables et favoriser une véritable continuité, il est impératif d'aller dans cette direction, d'autant que la majorité comme le Gouvernement ont fait du vélo une priorité. Nous pouvons être fiers de ce que nous avons déjà accompli, mais je crois nécessaire d'aller plus loin en contraignant davantage nos collectivités s'agissant des schémas directeurs.

M. Martial Saddier. Allez monsieur le rapporteur, un petit effort pour le vélo !

(Les amendements identiques n^{os} 1754, 1766, 3087, 3147 et 4160 sont adoptés.) (Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM et sur les bancs des groupes GDR et FI.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 3531 de M. Luc Lamirault est défendu.

(L'amendement n^o 3531, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 5268 rectifié, 7208 rectifié, 197, 620, 826, 913, 1316, 1379, 2709, 3509, 3731, 3943, 4819, 5111, 5311, 5782, 1327, 1457, 1748, 1858, 2727, 2928, 3294, 3444, 3895 et 2927, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 5268 rectifié et 7208 rectifié sont identiques, ainsi que les amendements n^{os} 197, 620, 826, 913, 1316, 1379, 2709, 3509, 3731, 3943, 4819, 5111, 5311 et 5782 et les amendements n^{os} 1327, 1457, 1748, 1858, 2727, 2928, 3294, 3444 et 3895.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 5268 rectifié.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement montre toute notre ambition en matière de développement des déplacements à vélo. Il encourage la création d'aires de stationnement pour les vélos sur les espaces dédiés aux véhicules motorisés. Il va dans le sens d'une mobilité plus douce et plus active dans l'aménagement de nos villes.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha, pour soutenir l'amendement n^o 7208 rectifié.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Cet amendement, déposé par les membres du groupe LaREM, vise à encourager la pratique du vélo en améliorant les facilités de stationnement sécurisé. Des dispositions relatives aux vélos existent déjà dans les règles générales du PLU ; nous proposons de les compléter en réduisant, à due proportion, le nombre d'aires de stationnement exigées pour les véhicules motorisés lorsque sont créés des infrastructures ou des espaces aménagés permettant un stationnement sécurisé pour au moins six vélos.

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 197 de Mme Véronique Louwagie, 620 de Mme Agnès Thill, 826 de Mme Frédérique Meunier, 913 de M. Pierre Vatin, 1316 de Mme Nathalie Serre, 1379 de M. Yves Hemedinger, 2709 de M. Vincent Rolland, 3509 de M. Stéphane Viry, 3731 de M. Jérôme Nury, 3943 de M. Guillaume Chiche, 4819 de M. Bertrand Bouyx, 5111 de M. Stéphane Peu, 5311 de M. David Habib, 5782 de M. Jean Lassalle, 1327 de Mme Véronique Louwagie, 1457 de M. Jean-Marie Fiévet, 1748 de Mme Emmanuelle Anthoine, 1858 de M. Xavier Batut, 2727 de Mme Sylvia Pinel, 2928 de M. Thibault Bazin, 3294 de M. Pierre Vatin, 3444 de M. Maxime Minot, 3895 de M. Stéphane Peu et 2927 de M. Thibault Bazin sont défendus.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Défavorable !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Pour des raisons qui tiennent avant tout à la clarté rédactionnelle, je vous propose, chers collègues, de retirer vos amendements au profit du mien.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je crois que tout le monde adhère à la volonté de mutualiser les espaces dédiés au stationnement plutôt que de les cumuler et de développer les possibilités offertes au stationnement des vélos. Tout cela est très cohérent avec les ambitions que nous portons. Je donnerai un avis favorable aux amendements n^{os} 5268 rectifié et 7208 rectifié, dont je préfère la rédaction, et demanderai le retrait des autres, qui partent de la même idée mais de manière un peu différente.

(Les amendements identiques n^{os} 5268 rectifié et 7208 rectifié sont adoptés ; en conséquence, les amendements n^{os} 197, 620, 826, 913, 1316, 1379, 2709, 3509, 3731, 3943, 4819, 5111, 5311, 5782, 1327, 1457, 1748, 1858, 2727, 2928, 3294, 3444, 3895 et 2927 tombent.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 5361, 7209 et 1866, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 5361 et 7209 sont identiques.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n^o 5361.

Mme Barbara Pompili, ministre. Afin d'accélérer le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, la LOM a permis de fixer à 75 % le taux de prise en charge par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE) des coûts de raccordement des infrastructures de recharge de véhicules électriques, ouvertes au public jusqu'à fin 2021. C'est essentiel pour le déploiement des bornes, car les coûts de raccordement au réseau peuvent s'avérer élevés dans certains cas. La LOM prévoit que cette prise en charge

est prolongée jusqu'à fin 2025 pour les bornes de recharge s'inscrivant dans un schéma directeur de développement des bornes de recharge ouvertes au public, réalisé au niveau local par les collectivités.

Afin de prendre en compte la crise sanitaire et de donner plus de temps aux collectivités pour mettre en place ces schémas, l'amendement propose de prolonger jusqu'à mi-2022 cette prise en charge à 75 % des coûts de raccordement. Il vise par ailleurs à étendre jusqu'à fin 2025 la prise en charge pour les bornes installées sur les autoroutes ou routes express qui seront probablement exclues des schémas directeurs car leurs aires de services ne dépendent pas des collectivités.

Mme la présidente. L'amendement n^o 7209 de M. Damien Adam est défendu.

La parole est à Mme Christine Hennion, pour soutenir l'amendement n^o 1866.

Mme Christine Hennion. Je veux d'abord remercier le Gouvernement et le rapporteur d'avoir entendu ceux d'entre nous qui ont insisté pour que les dispositions relatives aux bornes électriques figurent dans le texte. Ce n'était pas le cas à l'origine, alors que ce sujet est important pour des territoires comme les départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis, qui sont les moins bien équipés.

Mon amendement a peut-être inspiré les autres. Je vais le retirer puisqu'il est partiellement satisfait par celui du Gouvernement.

(L'amendement n^o 1866 est retiré.)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je suis bien entendu favorable à l'amendement du Gouvernement et à celui de M. Damien Adam, défendu au nom du groupe La République en marche. Ils permettent de proroger jusqu'en 2022 le taux de 75 % de la prise en charge des coûts de raccordement au réseau public d'électricité. Cette mesure faisait l'objet d'une forte attente à laquelle nous répondons désormais. Avis très favorable.

(Les amendements identiques n^{os} 5361 et 7209 sont adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 5609.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il s'inscrit dans notre volonté de déployer les bornes de recharge, en particulier dans les parkings relais, dont nous avons largement parlé en commission spéciale. Nous atteignons ainsi les engagements pris ensemble et défendons, à travers cet amendement, une ambition forte visant à imposer l'installation de bornes de recharge dans ces parkings de rabattement.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir le sous-amendement n^o 7339 à l'amendement n^o 5609.

Mme Barbara Pompili, ministre. J'émet un avis favorable à l'amendement du rapporteur qui vise à étendre aux parcs de stationnement en ouvrage des obligations d'équipements d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, qui s'appliquent déjà aux parcs de stationnement des bâtiments non résidentiels.

Le sous-amendement du Gouvernement propose d'instaurer cette obligation à l'échéance prévue par la LOM, c'est-à-dire en 2025 ; sous réserve du vote de celui-ci, je suis favorable à l'amendement.

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Nous sommes très favorables à cet amendement. Plusieurs collègues du groupe Les Républicains, dont Martial Saddier je crois, ont déposé un amendement en ce sens qui n'a pas été validé. Nous ne pouvons donc que nous féliciter de constater que le travail accompli par les membres du groupe Les Républicains est régulièrement repris pour enrichir votre texte, l'améliorer et lui donner un peu plus de consistance.

Mme Barbara Pompili, ministre. Et nous vous en remercions !

M. Martial Saddier. C'est vrai !

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente de la commission spéciale. Vous allez donc voter le texte !

M. Jean-Marie Sermier. La nuit porte conseil. Nous espérons que vous continuerez sur cette voie jusqu'à la fin de l'examen du texte pour élever l'ambition du projet de loi.

(Le sous-amendement n° 7339 est adopté.)

(L'amendement n° 5609, sous-amendé, est adopté.)

Article 27

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Favennec-Bécot.

M. Yannick Favennec-Bécot. Je sais que je prends le risque de vous crisper et je le regrette en ce samedi matin...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Oh non !

M. Yannick Favennec-Bécot. ...parce que je vais évoquer un sujet qui me tient à cœur, comme aux 400 000 propriétaires de véhicules de collection et aux millions de sympathisants. Mais vous remarquerez que j'ai mis un masque vert pour essayer d'apaiser votre éventuelle crispation.

M. Jean-Charles Colas-Roy. C'est un masque de collection !

M. Yannick Favennec-Bécot. Avec la pollution croissante de l'air, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont appelées à se multiplier ; elles sont déjà en place au sein du Grand Paris, à Grenoble, à Lyon et c'est tout à fait légitime. La loi d'orientation des mobilités prévoit leur extension et, avec l'adoption de la loi climat et résilience, des dizaines de millions de Français seront concernés à moyen terme et vivront dans de telles zones.

Les ZFE-m limitent la circulation à certaines catégories de véhicules, sur la base de vignettes Crit'Air, mais les véhicules de collection ne peuvent prétendre à ce classement. Certes, certaines ZFE-m ont établi des dérogations pour les véhicules de collection et nous nous en réjouissons. Cependant, nous n'avons aucune certitude sur le point de savoir si ce sera le cas dans l'ensemble de ces zones.

Les possibilités de circulation pourraient donc se réduire pour les 400 000 collectionneurs que compte notre pays et menacer un patrimoine industriel français, une filière économique dynamique et le lien social qui se renforce chaque année davantage autour de ces véhicules de collection. *(Murmures de désapprobation sur les bancs du groupe LaREM.)*

L'absence de dérogation nationale pour les véhicules de collection dans les ZFE-m représente en effet un véritable danger pour notre patrimoine, parce qu'au même titre que nos châteaux ou nos cathédrales, notre industrie automobile fait partie du patrimoine national. Elle constitue également un danger pour une filière économique qui compte près de 25 000 emplois répartis dans des milliers de TPE et représente 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires, sans oublier qu'elle participe aussi à la transmission des savoirs.

Enfin, le lien social et le vivre ensemble de millions de sympathisants intergénérationnels qui aiment se retrouver au bord des routes ou se rassembler dans nos villes et villages pour admirer les belles carrosseries dans une ambiance populaire et conviviale, est menacé.

Lors de l'examen du projet de loi en commission spéciale, vous avez dit, madame la ministre, je vous cite : « J'adore les voitures de collection. »

Mme Barbara Pompili, ministre. De moins en moins !

M. Yannick Favennec-Bécot. De nombreux Français sont comme vous et comme nous dans cet hémicycle.

Je rappelle que les véhicules d'époque représentent 1 % du parc automobile français, qu'ils circulent quinze fois moins souvent qu'un véhicule ordinaire et que leurs émissions de particules fines sont 100 000 fois inférieures aux voitures modernes. Par ailleurs, nos voisins allemands, que l'on ne saurait soupçonner de ne pas se préoccuper de la cause environnementale, autorisent la circulation des véhicules de collection dans les zones à faibles émissions depuis douze ans, grâce à un dispositif de numérotation spécifique sur les plaques d'immatriculation, qui permet de les reconnaître facilement et de les autoriser à circuler en toute légalité.

C'est pourquoi, avec plusieurs collègues de différents groupes sur ces bancs, nous proposons des amendements à l'article 27 afin de mettre en place une dérogation nationale qui permettra aux véhicules de collection, munis d'un certificat d'immatriculation de collection et pouvant répondre à d'autres critères supplémentaires – nous en débattons ultérieurement –, de circuler au sein des ZFE-m, au moyen d'une vignette « collection ».

Je vous propose donc d'inscrire dans la loi, aux côtés du principe visant à interdire la circulation de certains véhicules dans les ZFE-m, l'exception, c'est-à-dire la dérogation autorisant certains véhicules de collection à circuler dans ces zones. Le détail des mesures, quant à lui, sera défini par voie réglementaire.

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

M. Jean-Luc Fugit. Peut-être que mon intervention ne sera pas une intervention de collection, mais elle vise à évoquer les zones à faibles émissions mobilité.

Mme Barbara Pompili, ministre. Merci, Jean-Luc.

M. Jean-Luc Fugit. Je le fais en tant que rapporteur de la loi d'orientation des mobilités qui a instauré les ZFE-m pour les territoires en dépassement des normes de qualité de l'air, mais

aussi en tant que président du Conseil national de l'air. C'est à ce double titre que je salue l'ambitieux article 27 du projet de loi climat et résilience.

En effet, en étendant l'obligation de mise en place des ZFE-m aux agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici fin 2024 et en instaurant de nouvelles restrictions de circulation dans les territoires qui dépassent régulièrement les normes de qualité de l'air, le présent article vise à lutter efficacement contre la pollution atmosphérique liée au transport routier dans les zones denses.

Je rappelle que le transport routier contribue de façon significative aux émissions de CO₂ – ce gaz à effet de serre bien connu – mais génère aussi des émissions de polluants. En France, 20 % des particules fines et deux tiers des émissions d'oxydes d'azote proviennent des transports. Les véhicules, y compris les véhicules de collection, utilisant des énergies fossiles, plus particulièrement ceux roulant au diesel, sont à l'origine de ces émissions.

Aussi est-il urgent d'agir dans les agglomérations pour y respirer un air qui ne soit pas nocif à la santé. Les ZFE-m constituent un des principaux outils pour aider les collectivités à renforcer leurs actions en ce sens.

Grâce aux nouvelles dispositions de l'article 27, la France comptera à terme quarante-cinq ZFE-m, ce qui lui permettra de rattraper son retard par rapport à d'autres pays européens, tels que l'Allemagne et l'Italie qui en comptent plus de cent.

Je me réjouis que le Gouvernement ait instauré plusieurs dispositifs financiers pour aider les particuliers et les professionnels à acquérir des véhicules peu polluants : depuis le 1^{er} juin 2020, 138 000 bonus écologiques ont été accordés pour un montant de 659 millions d'euros et 174 000 primes à la conversion ont été distribuées, ce qui représente 495 millions d'euros ; à cela s'ajoute le microcrédit mobilité, dont nous avons parlé hier soir. Certaines collectivités contribuent également à accorder des aides et je les encourage à poursuivre dans cette voie. Il faudra à l'avenir maintenir, voire amplifier, le soutien de l'État, pour accompagner les concitoyens vers l'achat de véhicules moins polluants.

La commission spéciale a déjà renforcé l'article 27 en encadrant plus strictement les possibilités de dérogation et en incluant les véhicules utilitaires légers dans les restrictions de circulation. Mais nous devons aller plus loin encore pour que ces ZFE-m soient plus opérationnelles et contribuent à protéger efficacement les habitants des zones urbaines denses d'une pollution de l'air nocive à leur santé et qui les fragilise, notamment face aux virus respiratoires. Je proposerai par conséquent des amendements en ce sens.

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

M. François-Michel Lambert. Je souhaite qu'une vraie réflexion soit menée sur les véhicules de type jet-ski, qui ne sont pas des biens de collection mais des produits bruyants, polluants et générateurs de gaz à effet de serre. Je ne pourrai pas expliquer aux habitants de Marseille qu'ils ne peuvent plus utiliser leur voiture pour se rendre au travail, tandis que d'autres circulent à bord de gros 4x4 pesant 1,799 tonne, payés bien cher...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Malusés au CO₂ !

M. François-Michel Lambert. ...rejoignent le port de Marseille en centre-ville, prennent leur jet-ski et ouvrent les gaz. Il faudra, à un moment donné, agir sur ce sujet.

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n^{os} 2878, 3117 et 5407.

L'amendement n^o 2878 de Mme Anne-Laure Blin est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 3117.

M. Jean-Marie Sermier. Il est important de rappeler que les zones à faibles émissions mobilité ne concernent pas simplement les centres-villes. À plusieurs reprises, la nécessité d'améliorer la qualité de l'air des centres-villes a été évoquée et nous partageons bien sûr cette idée. Cependant, les ZFE-m instaurées dans les différentes métropoles qui ont utilisé cette possibilité, s'appliquent à l'ensemble de la métropole et concernent plusieurs collectivités et plusieurs communes. L'objectif est d'interdire certains véhicules, de fixer des restrictions de circulation, sur des périmètres qui vont au-delà des seuls centres-villes.

C'est pourquoi l'amendement de M. Le Fur est clair ; il s'agit quasiment d'un amendement de suppression...

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente de la commission spéciale, Mme Barbara Pompili, ministre et M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur Pas quasiment : totalement !

M. Jean-Marie Sermier. J'ai dit quasiment dans le sens où il apporte des précisions au texte. Si certains véhicules de collection peuvent être écartés du dispositif au moyen d'une dérogation, il est important de faire en sorte que les véhicules anciens, âgés de plus de 30 ans, bénéficient également de dérogations. Ce ne sont pas toujours des véhicules de collection, mais ce sont des véhicules anciens qui font également partie du patrimoine de la nation.

Mme la présidente. L'amendement n^o 5407 de M. Olivier Marleix est défendu.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il ne s'agit pas d'amendements « de quasi-suppression », monsieur Sermier – ou peut-être nous proposez-vous une innovation législative –, mais bien d'amendements de suppression. M. Fugit, qui y a consacré un important travail à l'occasion de la loi d'orientation des mobilités, l'a rappelé : il faut absolument progresser en matière de zones à faibles émissions mobilité, et améliorer la qualité de l'air dans les villes. Chaque année, la pollution atmosphérique cause plus de 50 000 morts ! Il faut avancer, d'autant que la France accuse un retard par rapport aux autres pays européens, à l'Italie notamment. Il me semble donc nécessaire de maintenir l'article 27. Pour ces raisons, mon avis est très défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. J'ai relu attentivement l'amendement n^o 3117 de M. Le Fur : il propose effectivement « des choses », comme vous dites – en l'occurrence, de supprimer l'article 27 ! Nous parlons d'un enjeu majeur : comme l'a précisé M. le rapporteur, la pollution de l'air cause quelque 50 000 morts par an – et encore, certaines études avancent des chiffres bien plus élevés. À titre de comparaison, la covid-19 a tué 65 000 personnes en 2020 : c'est dire combien la mortalité due à la pollution est massive. En outre, le trafic routier représente 70 % des émissions d'oxydes d'azote et 20 % des émissions de particules, deux

grands contributeurs de la pollution atmosphérique – je parle sous le contrôle de Jean-Luc Fugit, qui saura rectifier ces chiffres si nécessaire.

Si nous voulons lutter contre la pollution de l'air et ses conséquences – elles se chiffrent, de mémoire, à 650 millions d'euros annuels pour la collectivité –, il faut absolument s'attaquer au trafic routier, qui pollue. Ma volonté est que, grâce aux zones à faibles émissions mobilité, nous n'ayons plus le sentiment de faire respirer aux enfants la fumée des pots d'échappement quand nous les promenons en poussette. C'est bien cela que nous voulons faire! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*) La mesure que nous vous proposons permettra, par exemple, de réduire de 40 % la pollution à Paris d'ici à quatre ans. Je parle bien d'une baisse de 40 % de la pollution : voilà ce que nous sommes en train de faire! Il faut mesurer l'avancée que cela représentera pour la santé de nos concitoyens.

Nous devons, certes, prendre des dispositions pour accompagner cette évolution – nous en avons parlé hier. Toutes les personnes qui vivent dans les zones à faibles émissions mobilité ou qui y travaillent devront avoir accès à un accompagnement. Il ne s'agit absolument pas d'une mesure de restriction de la mobilité, mais d'une adaptation de la mobilité; elle passe par la création de parkings relais, le développement des transports en commun ou encore l'octroi d'aides pour changer de véhicule. À titre d'exemple, nous porterons une attention particulière aux artisans, qui ont besoin de travailler dans ces zones et pour lesquels la prime à la conversion n'est pas suffisamment attractive. Nous avons conscience qu'il faut revoir certains petits leviers. Nous avons bien l'intention d'offrir un accompagnement pour lever les difficultés, afin de nous attaquer à ce problème majeur de santé publique.

J'entends les réticences de certains à l'égard de la mesure que nous proposons. Regardons toutefois la carte des zones à faibles émissions mobilité en Europe: elle ne peut que nous inciter à l'humilité! La France n'en compte que deux, contre cent-vingt pour l'Italie et environ quatre-vingt-dix pour l'Allemagne. Voilà où nous en sommes! Quand la mesure sera votée et entrera en vigueur, en 2025, nous aurons quarante-quatre zones à faibles émissions mobilité. Nous aurons donc fait un saut qualitatif – ou plutôt, nous commencerons à rattraper notre terrible retard.

Quant aux véhicules de collection, nous en reparlerons à l'occasion des amendements qui leur sont consacrés. Vous comprendrez, monsieur Favennec-Bécot, qu'ils ne présentent pas la même importance ni le même caractère d'urgence que le reste des véhicules. (*Mme Valérie Petit applaudit.*)

M. Pacôme Rupin. Exactement!

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. J'avais raison, madame la ministre, c'est un amendement de suppression: dès lors qu'il est proposé par l'opposition, il sera supprimé; c'est donc de la quasi-suppression! (*Sourires sur divers bancs.*)

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Quelle mauvaise foi!

M. Jean-Marie Sermier. Revenons à l'essentiel: vous affirmez qu'il y a davantage de ZFE-m dans les autres pays d'Europe; mais ce qui compte n'est pas le nombre de ZFE-m, c'est leur taille et, surtout, la quantité de véhicules qu'elles concernent. Or en France, les ZFE-m sont extrêmement étendues, souvent au-delà du territoire urbain d'une métropole.

Vous rappelez par ailleurs que la pollution cause des morts. Il y a aussi des morts sur la route; faut-il, pour autant, mettre fin à l'ensemble du trafic routier? Sans en arriver à ces extrêmes, il faut trouver des solutions. Notre solution est claire, et nous la défendons depuis le début: nous ne voulons ni interdiction, ni taxation, contrairement à ce que vous faites à chaque article. (*Protestations de M. le rapporteur général et M. le rapporteur.*)

Nous voulons des propositions pour décarboner la mobilité. Une fois que cet objectif sera atteint, les ZFE-m n'auront plus aucun intérêt.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Quelle mauvaise foi!

M. Jean-Marie Sermier. Il faut donc décarboner, et éviter les rejets de particules dans l'atmosphère. Nous en revenons à la question que nous posons hier: que faites-vous concrètement en la matière? Nous ne contestons pas que des moyens financiers ont été accordés au développement de la filière hydrogène dans le plan de relance; mais que faites-vous pour que nos concitoyens puissent acheter des véhicules utilisant de l'électricité, de l'hydrogène et des biocarburants? Seule une production massive de ces véhicules rendra leur prix accessible au plus grand nombre – encore faudra-t-il aider les plus démunis à supporter le reste à charge. Que faites-vous, techniquement, à l'égard de l'industrie française et européenne? Des constructeurs se sont-ils engagés à produire, d'ici un, deux ou trois ans, 10 %, 50 % ou 80 % de véhicules propres? Vous ne cessez d'interdire les véhicules considérés comme non propres et carbonés, mais nos concitoyens n'ont pas d'autre solution! Vous menez les Français dans le mur.

Mme Barbara Pompili, ministre. C'est faux! Nous n'allons pas refaire le débat d'hier...

(*Les amendements identiques n°s 2878, 3117 et 5407 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Les amendements n°s 151 de Mme Delphine Batho et 452 de Mme Emmanuelle Anthoine sont défendus.

(*Les amendements n°s 151 et 452, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 5249 et 5746.

La parole est à Mme Valérie Petit, pour soutenir l'amendement n° 5249.

Mme Valérie Petit. Je salue l'avancée que constitue l'article 27, et je souscris aux propos de M. le rapporteur et Mme la ministre: il est temps que nous rattrapions notre retard. J'aimerais toutefois enrichir cet article. Vous aurez peut-être remarqué la présence, dans certaines villes comme Poissy, de colonnes qui ressemblent à des kiosques à journaux, et qui sont en fait des puits de carbone et des purificateurs d'air: elles captent le carbone et luttent contre la pollution atmosphérique, en transformant les oxydes d'azote et les particules fines selon un procédé utilisant des algues et inspiré de la photosynthèse, dont je vous passerai le détail.

J'ai à cœur d'inciter les élus locaux à se doter de cette technologie extrêmement intéressante. À cette fin, et pour accélérer la lutte contre la pollution atmosphérique, je

propose que les collectivités puissent déroger au dispositif de l'article 27 lorsqu'elles installent de tels mécanismes artificiels – dont je précise qu'ils rendent des services encore supérieurs à ceux que propose l'article 27 en matière de réduction de la pollution. J'espère que vous voterez cet amendement, qui va dans le sens des ZFE-m tout en offrant aux élus une solution fondée sur la technologie et sur la nature, pouvant les aider à aller plus loin dans la lutte contre la pollution tout en soutenant une innovation.

Mme la présidente. L'amendement n° 5746 de M. Antoine Herth est défendu.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Il est défavorable, car j'estime qu'il faut absolument limiter la pollution à la source, c'est-à-dire éviter d'émettre des polluants, quels qu'ils soient. Le système de dépollution que vous évoquez est intéressant et doit être développé, mais il ne peut pas être une excuse pour ne pas lutter contre les émissions à la source. Travaillons sur ces systèmes qui peuvent constituer un avantage supplémentaire, en complément de la lutte contre les émissions ; s'ils contribuent à un air meilleur, tant mieux ! En revanche, ils ne justifient pas de déroger aux obligations des ZFE-m : non seulement leur technologie n'est pas suffisamment avancée, mais je tiens, je le répète, à ce qu'on réduise les pollutions à la source. La logique est la même que pour les déchets : mieux vaut les réduire en amont que les recycler. La solution que vous proposez est intéressante, mais elle doit être complémentaire, et non primaire.

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

Mme Valérie Petit. Je partage votre objectif de réduire les pollutions à la source, mais nous pouvons jouer sur les deux tableaux. Il n'est évidemment pas idéal de passer par une dérogation, mais je ne vois pas d'autre solution pour soutenir cette technologie vertueuse. Pardon d'insister, madame la ministre, mais pourriez-vous nous donner des pistes pour inciter les collectivités locales à recourir à ce dispositif, sans pour autant prévoir une dérogation aux mesures de l'article 27 ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Nous allons y réfléchir, madame la députée.

(Les amendements identiques n° 5249 et 5746 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Sur les amendements n° 2479 et identique, je suis saisie par le groupe UDI et indépendants d'une demande de scrutin public.

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

Je suis saisie de plusieurs amendements, n° 2479, 5385, 6401, 4603, 5465, 5542, 1836 et 4877, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 2479 et 5385, 5465 et 5542, 1836 et 4877 sont identiques.

La parole est à M. Richard Lioger, pour soutenir l'amendement n° 2479.

M. Richard Lioger. Il traite des véhicules de collection, qui représentent un patrimoine culturel et industriel majeur. Il est important de conserver en l'état les 2 CV, 4 L, 404 et Coccinelle, et même les voitures plus anciennes, dont certaines sont simplement superbes, esthétiquement et technologiquement. Elles roulent moins de 1 000 kilomètres par an, et contribuent donc très faiblement à la pollution. Aussi demandons-nous que les mesures de restrictions liées aux ZFE-m ne concernent pas les véhicules de collection disposant d'une identification sous la forme d'une vignette « collection ». Nous pouvons supposer que si la maréchaussée les arrête, elle fera preuve d'une certaine tolérance, si tant est qu'elle porte un képi !

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Favennec-Bécot, pour soutenir l'amendement n° 5385.

M. Yannick Favennec-Bécot. Je ne conteste pas votre échelle des priorités, madame la ministre. Les ZFE-m sont nécessaires et légitimes.

Mme Barbara Pompili, ministre. Absolument !

M. Yannick Favennec-Bécot. J'affirme simplement qu'il ne faut laisser personne sur le bord de la route, ni les 400 000 collectionneurs – qui circulent d'ailleurs très peu dans les ZFE-m –, ni les millions de sympathisants, ni les milliers de très petites entreprises (TPE) – carrossiers, garagistes... –, ni les 25 000 salariés qui dépendent de cette filière. Notre amendement vise à inscrire, dans la loi, une dérogation nationale aux restrictions liées aux ZFE-m pour les véhicules qui possèdent une vignette « collection ».

Avec cet amendement, nous voulons concilier l'objectif légitime de réduire de façon drastique la pollution de l'air dans les métropoles, et préserver la circulation de certains véhicules d'époque pour toutes les raisons que j'ai pu évoquer tout à l'heure dans mon intervention : la préservation d'un patrimoine industriel remarquable, une filière économique dynamique et du lien social qui se renforce chaque année. Aussi, nous vous proposons que les mesures de restriction liées aux zones à faibles émissions ne concernent pas les véhicules de collection disposant d'une identification sous la forme d'une vignette « collection », à condition que ces véhicules détiennent un certificat d'immatriculation avec la mention « véhicule de collection ».

Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, ce dispositif s'inspire tout simplement de ce que font nos voisins allemands qui, pour maintenir la circulation des véhicules d'époque dans l'équivalent de leurs ZFE-m, ont élaboré depuis douze ans un dispositif proche de celui proposé dans cet amendement. *(M. François-Michel Lambert applaudit.)*

Mme la présidente. Les amendements n° 6401, 4603 et 5465 sont défendus.

La parole est à M. Yannick Favennec-Bécot, pour soutenir l'amendement n° 5542.

M. Yannick Favennec-Bécot. Madame la présidente, je souhaiterais défendre d'abord l'amendement suivant n° 1836. Vous allez tout de suite comprendre pourquoi.

Madame la ministre, en commission spéciale vous nous aviez indiqué votre souhait d'examiner attentivement la question d'une dérogation nationale pour les véhicules de collection ainsi que les critères permettant d'accéder à cette dérogation – d'ailleurs, vous en aviez évoqué certains de manière très large. Nous vous avons entendus. Avec cet amendement et le suivant, outre l'obligation de détenir un

certificat d'immatriculation de collection, nous vous proposons de prévoir un critère supplémentaire plus restrictif qui pourrait – je dis bien pourrait – nous permettre de parvenir à un consensus tant attendu par de nombreux Français.

Cet amendement prévoit que le décret relatif aux modalités d'application de la vignette « collection » qui, je vous le rappelle, doit permettre l'identification des véhicules d'époque pour leur circulation dans les ZFE-m, tienne compte d'une exigence liée à l'usage de ces véhicules. Ainsi, pour obtenir la vignette « collection » leur permettant de circuler dans les ZFE-m, les véhicules de collection ne devront pas être utilisés pour les déplacements domicile-travail.

M. François-Michel Lambert. Très bien !

M. Yannick Favennec-Bécot. Vous aviez évoqué ce critère en commission spéciale. Aussi, conformément à vos suggestions, parmi les véhicules de collection disposant d'un certificat d'immatriculation de collection (CIC) seuls ceux se déplaçant pour une finalité de loisirs pourront prétendre à cette vignette « collection » indispensable dans les ZFE-m. Ce critère relatif à l'usage du véhicule sera donc un rempart contre les effets d'aubaine que vous aviez soulignés en commission spéciale. Ce dispositif va dans le sens d'un juste équilibre entre la préservation de la qualité de l'air, à laquelle nous sommes évidemment très attachés, et la préservation de notre patrimoine industriel que représentent les véhicules de collection.

J'en viens maintenant à l'amendement n° 5542. Nous vous proposons la création d'un critère supplémentaire toujours pour répondre à votre souhait émis en commission spéciale. Il prévoit que le décret relatif aux modalités d'application de la vignette « collection » tienne compte de certaines exigences relatives à un critère d'âge minimal selon un mécanisme qui pourrait, par exemple, prévoir qu'à compter de 2022, l'âge minimal pour prétendre obtenir cette vignette de collection serait progressivement porté de 30 à 40 ans en cinq millésimes.

Mme la présidente. L'amendement n° 1836 de M. Yannick Favennec-Bécot est donc défendu.

L'amendement n° 4877 de M. François-Michel Lambert est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je tiens, moi aussi, à mettre en avant toute la richesse du patrimoine français, en particulier en lien avec les véhicules de collection. Je le fais d'autant plus volontiers que, dans le département des Bouches-du-Rhône, le 2CV Mehari club de Cassis illustre ce patrimoine exceptionnel.

Permettez-moi de faire remarquer à François-Michel Lambert qu'il y a quelque temps, il nous disait être contre les zones à faibles émissions mobilité parce que des jet-skis pourraient continuer à naviguer, alors qu'aujourd'hui il est favorable à la création de dérogations pour les véhicules de collection.

Mme Émilie Chalas. Eh oui !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. J'ai du mal à comprendre la cohérence de ses propos.

On nous a reproché le fait qu'il était possible d'instaurer des dérogations. Nous laissons de la flexibilité aux élus locaux pour que nous puissions accepter ces véhicules de collection. Si vous voulez faire évoluer les choses au niveau national, sachez que les mesures à prendre sont plutôt d'ordre réglementaire. C'est pourquoi, lors de la discussion en commission spéciale...

Mme Barbara Pompili, ministre. Une longue discussion !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. ...nous avons décidé de proposer un rapport qui devra être rendu trois mois après la promulgation de la loi. Ce rapport doit éclairer la représentation nationale sur l'évolution réglementaire proposée et sur l'impact de ces véhicules de collection sur l'environnement.

C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements. Je resterai très attentif sur cette question puisque, monsieur Favennec, vous avez lancé l'amicale parlementaire des amis des véhicules de collection – dont je fais partie –, afin qu'on puisse travailler ensemble sur ce dossier. (*M. Gaël Le Bobec applaudit.*)

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je ne résiste pas au plaisir de prendre la parole sur la question des véhicules de collection après de très longs débats en commission où nous avons déjà pris acte que ce sujet était quasiment réglé. Aussi ne mérite-t-il peut-être pas qu'on y consacre autant de temps tout simplement parce que nous sommes tous d'accord sur ces bancs, je crois, pour reconnaître que les véhicules de collection font partie de notre patrimoine, qu'ils contribuent de façon positive à notre vie quotidienne. Personne ne souhaite mettre en danger les véhicules de collection. Dès lors que nous avons dit cela, il faut regarder comment les concilier avec les ZFE-m. Actuellement, il y a malheureusement très peu de ZFE-m en France, c'est pourquoi nous essayons d'y travailler. Dans les ZFE-m, il y a des dérogations pour les véhicules de collection. La question est de savoir si ces dérogations doivent s'appliquer de manière générale et uniformément au niveau national.

M. Vincent Descoeur. De manière systématique !

Mme Barbara Pompili, ministre. Il faut bien comprendre ce qu'on entend par « véhicule de collection ». Aujourd'hui, un véhicule peut-être qualifié de collection dès lors qu'il a plus de 30 ans et qu'il n'a pas été modifié. En France, 152 000 véhicules ont demandé un certificat de collection. Si on accordait une dérogation unique, ils pourraient donc en bénéficier dans les ZFE-m. Or il y a 918 000, soit près d'un million de véhicules qui répondent aux deux critères que je viens d'énumérer. Vous le voyez, il y a là un risque d'appel d'air pour la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE) qui décerne les certificats, c'est-à-dire qu'elle risquerait de se retrouver face à un afflux de demandes de certificats parce qu'il deviendrait intéressant, pour pouvoir entrer dans une ZFE-m, d'avoir une voiture qualifiée de collection. Il faut veiller à éviter cet appel d'air, tout en faisant en sorte que les véhicules de collection puissent circuler dans des conditions normales pour des véhicules de collection.

Voilà pourquoi nous avons engagé des discussions très importantes avec la Fédération française des véhicules d'époque, avec qui nous réfléchissons pour trouver la meilleure solution pour tenir compte des spécificités des véhicules de collection tout en respectant les obligations de baisse des polluants dans les ZFE-m. Beaucoup de solutions

sont à l'étude et regardées de près, notamment la question des trajets domicile-travail dont vous parlez, monsieur Favennec. Peut-être faut-il aussi se pencher sur des restrictions d'âge ou encore sur une limitation du nombre de kilomètres pouvant être parcourus annuellement. Ce travail-là est en train d'être fait. Je vous répète – parce que je peux comprendre qu'on veuille le réaffirmer en séance – ce que nous avons dit en commission spéciale pendant les discussions qui ont duré des heures...

M. Yannick Favennec-Bécot. Une heure !

Mme Barbara Pompili, ministre. Laissez-moi finir mon propos, sinon je vais m'y perdre, ce qui serait dommage ! Ces discussions pourront évidemment associer les parlementaires et l'amicale parlementaire des amis des véhicules de collection qui s'est constituée, le ministre délégué Jean-Baptiste Djebbari étant tout à fait prêt à les recevoir pour pouvoir trouver les solutions les plus adaptées.

M. Yannick Favennec-Bécot. Quand ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Je le répète, la question sera bientôt réglée puisqu'un rapport sera rendu dans trois mois. Je vous rappelle que les zones à faibles émissions ne sont pas encore mises en place et qu'on a donc tout le temps de trouver une solution – que tout le monde espère, car personne n'a envie de pénaliser les véhicules de collection. Il faut juste prendre quelques précautions pour trouver les bonnes solutions. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable sur les amendements qui proposent des dérogations unilatérales...

M. Yannick Favennec-Bécot. Non, pas unilatérales !

Mme Barbara Pompili, ministre. ...sans qu'on ait eu le temps de finaliser ce travail. Mais, je le répète à tous les amoureux des voitures de collection, vous n'aurez pas de problèmes avec les ZFE-m. Il faut simplement caler techniquement les choses.

Mme Émilie Chalas. Voilà !

Mme Barbara Pompili, ministre. Après les assurances que je vous ai données en commission et que je répète aujourd'hui, peut-être pouvons-nous avancer sur ce sujet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Émilie Chalas. Bravo, madame la ministre !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Elle est bien, cette ministre !

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Favennec-Bécot.

M. Yannick Favennec-Bécot. Vous vous doutez que je vous ai écoutée avec beaucoup d'attention, madame la ministre. Comme tout être humain, j'aime les déclarations d'amour, mais je préfère encore les actes qui suivent ces déclarations. (*Sourires sur divers bancs.*)

Je suis heureux que le rapporteur fasse partie de l'amicale parlementaire des amis des véhicules de collection, mais comparer les véhicules de collection et les jet-skis est un peu osé.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Ce n'est pas moi, c'est M. Lambert !

M. Yannick Favennec-Bécot. Je pense que mon collègue François-Michel Lambert vous répondra.

Oui, le principe relève de la loi, mais l'exception aussi. Madame la ministre, vous nous parlez du rapport. Pourquoi pas ? Mais on n'est pas à l'abri que le Sénat supprime ce rapport au cours de la navette parlementaire.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le Sénat ? Sur les voitures de collection ? (*Sourires.*)

M. Yannick Favennec-Bécot. Je ne veux pas préjuger ce que feront nos collègues sénateurs. Il y a toujours des modifications au cours d'une navette.

J'ai écouté ce que vous disiez s'agissant des discussions avec la Fédération française des véhicules d'époque, que je salue parce qu'elle est engagée dans ce combat. Mais quand, dans quels délais ? L'amicale parlementaire dont fait partie le rapporteur a souhaité vous rencontrer, mais on nous a proposé de rencontrer des conseillers de votre cabinet.

M. Pacôme Rupin. C'est bon maintenant, on a compris !

M. Yannick Favennec-Bécot. Nous souhaiterions, en tant que parlementaires, voir la ministre et le ministre Djebbari par exemple.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je viens de l'annoncer !

M. Yannick Favennec-Bécot. C'est donc vous qui nous recevrez, madame la ministre.

Mme Barbara Pompili, ministre. Non, c'est M. Djebbari !

M. Yannick Favennec-Bécot. Nous aimerions avoir un calendrier précis pour avancer sur ce sujet, répondre à l'attente des 400 000 collectionneurs, répondre aux millions de sympathisants et rassurer aussi les 25 000 salariés de la filière.

Mme Émilie Chalas. Défendez des causes justes ! C'est bon, là !

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

M. François-Michel Lambert. Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas une cause juste,...

M. Yannick Favennec-Bécot. Exactement !

M. François-Michel Lambert. ...je ne vois pas pourquoi collectionner ce type d'objet serait pire que collectionner, par exemple, des œuvres d'art qui nécessitent beaucoup d'énergie, beaucoup de bâtiments, beaucoup de dépenses inutiles.

Mme Émilie Chalas. C'est un problème de riches !

M. Yannick Favennec-Bécot. Ce n'est pas vrai !

Mme la présidente. S'il vous plaît, seul M. Lambert a la parole !

M. François-Michel Lambert. Revenons-en à notre sujet sur lequel Yannick Favennec-Bécot a appelé la situation et quels peuvent être les impacts en la matière.

Je suis moi aussi, comme Yannick Favennec-Bécot, comme le rapporteur et d'autres députés du groupe LaREM notamment, membre de cette amicale, parce qu'il y a des réalités que l'on ne peut pas ignorer, ne serait-ce que ce que le ministre chargé des transports, qui est en vacances apparemment, a appelé sur les aéroclubs : oui, ça fait rêver de voler ! Pourquoi ne pourrait-on pas rêver aussi devant des véhicules

de 30, 40, 50 ans d'âge, qui ont toute une histoire, qui ont été dessinés par les plus grands designers, très souvent italiens d'ailleurs? (*Applaudissements sur plusieurs bancs.*) Quand les aéroclubs font rêver de voler au-dessus des ZFE dans des avions de collection bruyants et polluants, il n'y a pas de problème: pourquoi est-ce que ce serait différent pour les véhicules terrestres?

Nous sommes amis, monsieur le rapporteur, je crois...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Et je le revendique!

M. François-Michel Lambert. Oui, on peut le dire, mais peut-être mon expression a-t-elle été trop rapide, ce qui fait que vous n'avez pas compris mon engagement en faveur des ZFE. Mme la ministre, qui me connaît très bien, pourra vous dire que dès la fin des années 90 – privilège de mon grand âge probablement...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je venais de naître!

M. François-Michel Lambert. ...– nous nous battons pour mettre en place ce type d'outils dans les métropoles pour faire baisser l'impact des pollutions. Vous ne pouvez donc pas dire que je suis contre les ZFE. Je ne suis pas contre les jet-skis non plus d'ailleurs, au contraire: je suis pour que les jet-skis d'aujourd'hui deviennent des jet-skis de collection à l'avenir...

Mme Barbara Pompili, ministre. Non, mais je rêve!

M. François-Michel Lambert. ...et qu'on leur applique des règles aussi contraignantes que celles que nous appliquons aux véhicules terrestres.

M. Vincent Thiébaud. Arrête François-Michel, tu te fais du mal!

M. François-Michel Lambert. Mais allez donc expliquer à Marseille qu'on peut continuer à y faire du jet-ski mais qu'on ne peut plus aller travailler en voiture!

Enfin, madame la ministre, monsieur le rapporteur, j'espère vous trouver aussi mobilisés tout à l'heure quand nous vous proposerons de supprimer les avantages dont vous comptez faire bénéficier des véhicules extrêmement lourds, qui ont 20 kilomètres d'autonomie électrique et qui auront le droit d'aller partout alors qu'ils polluent bien plus que nos véhicules de collection. C'est alors qu'il faudra être au rendez-vous, parce que là vous trompez tout le monde! Vous permettez qu'on continue à circuler dans ces ZFE au quotidien et qu'on aille travailler dans des véhicules extrêmement polluants, qui encombrant nos rues et provoquent des accidents – parce qu'il faut le dire aussi: ce sont d'abord les gros véhicules qui causent les accidents, pas les véhicules de collection. Voilà ce qui me met en colère!

Je me calme, madame la ministre, et pour finir sur une note apaisée je ne veux retenir que le volontarisme dont vous faites preuve, qui me laisse espérer que nous trouvons un chemin ensemble.

Mme Barbara Pompili, ministre. Mais oui!

M. François-Michel Lambert. Vous me permettrez cependant de maintenir cet amendement, même s'il doit être rejeté. Nous avançons ensemble et en confiance.

M. Yannick Favennec-Bécot. On attend les preuves d'amour, madame la ministre!

Mme la présidente. La parole est à M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. Il faut quand même se rendre compte que l'instauration des ZFE va interdire à des milliers de personnes aux revenus modestes d'aller travailler dans leur vieille voiture: et on pourrait parader dans des véhicules de collection dans ces mêmes ZFE? En Seine-Saint-Denis, 20 % des véhicules ne pourront plus rouler en 2025 du fait des ZFE, et plutôt que de s'inquiéter de ce qu'il va falloir mettre en place pour accompagner de manière volontariste les foyers qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule satisfaisant aux critères des ZFE – primes de conversion, parkings relais, développement des transports en commun –, on passe notre temps à discuter de ce sujet. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LR.*) Prenons garde, mes chers collègues, à ce que ces ZFE ne deviennent pas un instrument de ségrégation sociale et, s'il vous plaît, rejetons ces amendements et consacrons plutôt notre temps à débattre des moyens de régler les problèmes des foyers modestes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. François-Michel Lambert. C'est vous qui faites de la ségrégation sociale!

(*L'amendement n° 2479 est retiré.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 5385.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin:

Nombre de votants	98
Nombre de suffrages exprimés	90
Majorité absolue	46
Pour l'adoption	15
contre	75

(*L'amendement n° 5385 n'est pas adopté.*)(*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

(*Les amendements n° 6401 et 4603, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

(*Les amendements identiques n° 5465 et 5542 ne sont pas adoptés.*)

(*Les amendements identiques n° 1836 et 4877 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 7126 de M. Éric Woerth est défendu.

(*L'amendement n° 7126, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 3629, 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° 3629.

M. Gérard Leseul. Cet amendement vise à compléter l'article 27, en ajoutant un complément indispensable aux mesures d'extension des ZFE. Si nous voulons que toutes ces mesures soient bien acceptées, la question sociale, comme

notre collègue Rupin l'a dit à l'instant, madame la ministre, est absolument fondamentale, et il est important de mettre en place une information complète à destination des habitants concernés par la mise en place de ces ZFE. Il faut aussi qu'ils soient informés des alternatives à l'emploi des véhicules interdits dans les ZFE.

Mme Barbara Pompili, ministre. Bien sûr !

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je partage cette volonté d'information et le travail réalisé, par Jean-Luc Fugit notamment, pour l'adoption de la loi d'orientation des mobilités nous a permis d'avancer sur le sujet, en particulier l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, qui prévoit justement la mise en place d'une campagne d'information locale sur le sujet. Votre amendement est donc pleinement satisfait.

Il vous sera même proposé de compléter cette campagne d'information, notamment avec l'amendement n° 6233 de Mme Pouzyreff, qui permet précisément que soit exposées les alternatives aux véhicules les plus polluants prévues dans les zones à faibles émissions. C'est la raison pour laquelle j'émettrais un avis défavorable si l'amendement n'était pas retiré.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. S'agissant des ZFE-m, il existe déjà un dispositif d'information centralisé géré par Bison Futé. À ce jour, l'application mobile Bison Futé propose une carte recensant les ZFE existantes, certes encore peu nombreuses, ainsi que les projets de ZFE devant se concrétiser cette année. Les usagers de la route ont donc facilement accès aux informations relatives aux catégories de véhicules concernés par les restrictions de circulation dans les ZFE-m, aux vignettes Crit'Air autorisées et, le cas échéant à la temporalité de ces mesures. Par ailleurs, le site jechangemavoiture.gouv.fr donne toutes les informations nécessaires sur les aides, en particulier sur la prime à la conversion des vieux véhicules. De plus, la législation prévoit d'ores et déjà une campagne d'information d'au moins trois mois à l'occasion de la mise en place d'une ZFE. D'une manière générale, les services de l'État accompagneront les collectivités dans toutes les actions d'information qu'elles jugeront nécessaires pour la mise en place des ZFE. Votre demande étant satisfaite, je suis défavorable à votre amendement.

J'en profite pour souligner que les ZFE telles qu'elles sont prévues par ce texte laissent une grande latitude aux collectivités pour adapter ces mesures aux spécificités de leur territoire. Les ZFE ne seront donc pas uniformes, mais adaptées aux besoins particuliers. C'est aussi un gage donné aux élus locaux que les EPCI auront la possibilité de faire les choix qui leur paraîtront les meilleurs pour leur territoire et qu'ils devront expliquer aux habitants ces spécificités – et je suis certaine qu'ils le feront.

M. Bruno Millienne. Il va y avoir des appartements vides à Grenoble et à Bordeaux !

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

M. Gérard Leseul. Madame la ministre, c'est bien parce que les dispositifs différeront d'une ZFE à l'autre qu'il serait utile que d'inscrire dans cette loi l'obligation d'une communication efficace.

Mme Barbara Pompili, ministre. Les élus y pensent déjà, nous en avons parlé avec eux.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 3629.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	93
Nombre de suffrages exprimés	86
Majorité absolue	44
Pour l'adoption	20
contre	66

(L'amendement n° 3629 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Michels, pour soutenir l'amendement n° 2521.

M. Thierry Michels. Avec cet amendement, je voudrais revenir au cœur de notre ambition : lutter pour une meilleure qualité de l'air par la réduction de la pollution liée aux circulations automobiles de toute nature dans la métropole, et contribuer par là même à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour réussir cette transformation et faire en sorte que nos concitoyens se l'approprient pleinement, il me semble absolument nécessaire de renforcer et d'étendre dans le temps la campagne d'information obligatoire lors de la mise en œuvre d'une zone à faibles émissions mobilité. Cette information doit être largement diffusée et dans un délai suffisant pour permettre à tous les usagers concernés de comprendre comment ils vont pouvoir circuler dans la zone concernée et de s'approprier ainsi les nouvelles mobilités disponibles : transports en commun à la demande, parkings relais, covoiturage, possibilités de déplacement en vélo ou à pied, ainsi que les aides au remplacement d'un véhicule ancien polluant et toutes les dispositions prises par les collectivités locales concernées. Les aides de l'État doivent être mises en valeur pour que chacun trouve la solution adaptée à son besoin.

Il est par ailleurs indispensable de diffuser des informations ciblées à l'adresse de nos concitoyens qui ont des besoins spécifiques, par exemple nos aînés ou les personnes en situation de handicap qui, elles aussi, doivent pouvoir se rendre et circuler dans les métropoles, au même titre que tous les autres usagers qui nécessitent un soutien particulier de leur autonomie. Ne laisser personne au bord de la route vers la transition écologique, tel doit être notre objectif commun.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cher Thierry Michels, nous partageons tout à fait votre volonté d'une mobilité inclusive, en particulier dans ces zones à faibles émissions mobilité. Sur le sujet des personnes en situation de handicap, votre amendement est pleinement satisfait, puisque des dérogations réglementaires sont déjà prévues pour elles. Quant à l'information du public, après y avoir beaucoup travaillé, avec vous notamment ainsi que notre collègue Pouzyreff, nous vous proposerons un amendement tendant précisément à garantir l'information du public sur les alternatives à la voiture individuelle ou les diverses aides existantes. Votre amendement est donc, sur ce plan égale-

ment, pleinement satisfait. J'en profite pour rappeler le travail que nous avons accompli ensemble sur ces sujets essentiels de mobilité.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. La mobilité des personnes en situation de handicap n'est pas seulement une question de liberté : c'est aussi la possibilité pour elles d'accéder tout simplement à une vie économique, à l'exercice d'un métier, mais aussi à une vie sociale.

Aujourd'hui, la circulation des personnes en situation de handicap est prise en compte par l'article R2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, qui prévoit que l'accès aux ZFE ne peut pas être interdit aux véhicules affichant une carte mobilité inclusion comportant la mention « stationnement pour les personnes handicapées ».

Votre proposition participant à l'acceptabilité des ZFE, j'y serais favorable si elle ne risquait de retarder leur mise en place. De plus, rien n'interdit aux collectivités de mettre en place des actions d'information de plus longue durée, bien au contraire, y compris après l'instauration de la ZFE. Je veillerai, conformément à votre souhait, à ce que l'information des personnes en situation de handicap soit renforcée.

Dans ce contexte et tout en approuvant l'esprit de votre amendement, je vous invite à le retirer.

(L'amendement n° 2521 est retiré.)

Mme la présidente. Les amendements identiques n°s 2100 de M. Charles de Courson, 2323 de M. Marc Le Fur et 5977 de M. Gérard Leseul sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 2100, 2323 et 5977, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Natalia Pouzyreff, pour soutenir l'amendement n° 6233.

Mme Natalia Pouzyreff. Il est proposé que la campagne d'information locale expose les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein d'une ZFE-m, notamment l'offre de transport public dont le transport à la demande. Ce dernier permet, en effet, de répondre à des besoins de mobilité pour des personnes en situation de handicap ou des personnes âgées, ou encore aux heures où les transports publics sont plus rares.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je suis très favorable à l'amendement. Il est nécessaire d'expliquer à tous nos concitoyens le périmètre des ZFE-m, mais aussi l'ensemble des actions menées pour lutter notamment contre l'auto-seulisme et la pollution que génère cette pratique. L'amendement est tout à fait pertinent.

Mme Natalia Pouzyreff. Merci !

M. Pacôme Rupin. Très bien !

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Tout ce qui permet de faciliter la mobilité doit être encouragé. La création de zones à faibles émissions obligera certaines personnes à s'interroger sur leur mode de déplacement et sur la

manière dont ils peuvent agir à leur niveau. Une information la plus complète possible sur les possibilités de déplacement et d'accès permettra d'apaiser l'inquiétude de ceux qui, habitués à prendre leur voiture, se trouveront un peu dépourvus. Elle permettra aussi de développer des transports qui sont aujourd'hui sous-utilisés dans certaines zones. C'est du gagnant-gagnant. Je suis donc favorable à l'amendement.

Mme Natalia Pouzyreff. Merci !

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

M. Bruno Millienne. Nous sommes aussi favorables à l'amendement, évidemment, mais n'oublions pas nos territoires ruraux qui ont plus besoin peut-être que les zones denses, déjà dotées de nombreux transports en commun, d'un développement du transport à la demande qui fait un peu défaut.

Mme Barbara Pompili, ministre. C'est sûr, c'est justement l'intérêt de l'amendement !

(L'amendement n° 6233 est adopté.) (Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements identiques, n°s 23, 344, 2197 et 3176.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 23.

M. Vincent Descoeur. L'amendement a pour objet de s'assurer que les restrictions de circulation au sein des ZFE-m tiennent compte de l'usage spécifique de certains véhicules.

Mme la présidente. Les amendements n°s 344 de M. Marc Le Fur et 2197 de M. Arnaud Viala sont défendus.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3176.

M. Jean-Marie Sermier. Parmi les spécificités que le décret devrait prendre en compte, outre les véhicules de collection et les véhicules de plus de 30 ans déjà évoqués, l'amendement vise notamment les engins de travaux publics. Pourront-ils entrer dans les ZFE-m pour réaliser les travaux ? Le petit train touristique qui se promène dans le centre de nombreuses villes comme celui d'Amiens pourra-t-il continuer à le faire ? Et le corbillard ? À Paris, un bateau qui navigue sur la Seine est-il considéré comme circulant dans une ZFE-m, s'il y en a une ?

M. Jean-Paul Lecoq. Et les camions de pompiers ? Et les voitures de police, qui tournent toute la journée et qui polluent ?

(Les amendements identiques n°s 23, 344, 2197 et 3176, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 6146.

M. Damien Adam. Je tiens à présenter de nouveau l'amendement que j'avais déjà soumis à la commission. Celui-ci vise à systématiser la tenue d'un débat au sein des conseils municipaux sur l'instauration d'une zone dans laquelle la vitesse des véhicules est limitée à 30 kilomètres-heure. Chaque collectivité aura ainsi à se positionner sur une mesure éminemment importante pour réduire les émissions

de gaz à effet de serre, tant en valorisant les alternatives à la voiture individuelle qu'en diminuant la pollution de l'air – comme chacun le sait, plus la vitesse est importante, plus la pollution l'est aussi.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je fais pleinement confiance aux élus locaux pour ouvrir le débat sur de telles zones. La loi n'a pas, selon moi, à dicter les sujets à l'ordre du jour des conseils municipaux. Avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Il ne faut pas créer de lien direct entre les zones à 30 kilomètres-heure, qui ont leur intérêt, et les ZFE-m. Surtout, il ne faut pas perdre de temps dans la création des ZFE-m. Si certains veulent instaurer des zones limitées à 30, pourquoi pas, mais il ne faut pas que cela retarde l'instauration des ZFE-m. Notre priorité absolue est de nous battre pour une meilleure qualité de l'air. Avis défavorable.

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

M. François-Michel Lambert. Je soutiens l'amendement et je souhaite le sous-amender pour que les conseils municipaux se prononcent sur l'autorisation de survol par des avions privés extrêmement polluants, qui bénéficient de surcroît de dérogations fiscales pour l'achat de carburant. Les exécutifs locaux doivent pouvoir interdire à ces avions qui sont générateurs de gaz à effet de serre, utilisés à des fins privées, de venir polluer leur territoire.

(L'amendement n° 6146 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 1623 et 4612.

L'amendement n° 1623 de Mme Danielle Brulebois est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 4612.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'autoriser les livraisons dans les ZFE-m, notamment pour les chantiers et les travaux publics.

(Les amendements identiques n°s 1623 et 4612, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements identiques n°s 4736 Mme Zivka Park et 5053 de M. François Pupponi sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 4736 et 5053, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 7210, 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.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 7210.

M. Jean-Luc Fugit. L'article 27 étend l'obligation d'instaurer des zones à faibles émissions mobilité dans les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants d'ici à la fin de l'année 2024. Nous en avons déjà abondamment parlé, la mesure a pour but de réduire le nombre de personnes exposées à la pollution de l'air dans les zones les plus densément peuplées du territoire – ce ne sont pas que des centres-villes –, pollution qui peut provenir des oxydes d'azote et des particules fines.

Mardi prochain, Santé publique France présentera les résultats, données quantitatives très précises à l'appui, de sa dernière étude sur l'impact de la pollution de l'air sur la santé. Je vous invite à prendre connaissance de ce document éclairant et convaincant sur la nécessité d'articles tels que celui que nous examinons.

L'amendement, qui apporte une clarification, avait déjà été déposé en commission spéciale, mais il était lui-même peut-être insuffisamment clair. Il vise à faciliter l'instauration de ZFE-m : lorsque l'agglomération de plus de 150 000 habitants s'étend sur plusieurs EPCI, l'obligation est remplie lorsque l'EPCI le plus peuplé a créé une ZFE-m sur la majeure partie de son territoire.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il s'agit d'un très bon amendement de M. Fugit, cosigné par l'ensemble du groupe La République en marche, qui vise à une meilleure coordination des ZFE-m. J'émet donc un avis très favorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Avis très favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 7210.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	92
Nombre de suffrages exprimés	88
Majorité absolue	45
Pour l'adoption	86
contre	2

(L'amendement n° 7210 est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 5408 de M. Olivier Marleix est défendu.

(L'amendement n° 5408, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 6785 de M. Loïc Prud'homme et 2198 de M. Arnaud Viala sont défendus.

(Les amendements n°s 6785 et 2198, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements identiques, n°s 86, 3597 et 3862.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 86.

M. Vincent Descoeur. L'amendement vise à octroyer une dérogation de circulation dans les ZFE-m aux véhicules propres utilisés pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande. Le transport à la demande ayant été abordé tout à l'heure, j'attends avec attention une réponse sur ce point précis.

Mme la présidente. L'amendement n° 3597 de M. François-Michel Lambert est défendu.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 3862.

M. Martial Saddier. L'amendement est défendu, avec la même argumentation que celle exposée par mon excellent collègue Vincent Descoeur.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Le débat a déjà eu lieu sur les dérogations accordées à certains véhicules, lesquelles relèvent du pouvoir réglementaire. Votre amendement étant satisfait par la réglementation actuelle, j'en demande le retrait ; à défaut, j'y serai défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je vous invite à lire l'article R 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales. Celui-ci prévoit que l'accès à une ZFE-m ne peut être interdit aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions. Les amendements sont donc satisfaits.

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

M. Vincent Descoeur. Je devrais demander à Mme la Ministre de me relire doucement l'article, car je n'ai pas entendu, mais j'ai compris le contenu et l'intention et je vais vous faire confiance en ce samedi matin.

Mme Barbara Pompili, ministre. Merci !

M. Vincent Descoeur. Veuillez le noter, il n'est pas sûr que cela se reproduise. Je retire l'amendement.

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

M. Martial Saddier. Je fais confiance à Vincent Descoeur qui vous a accordé sa confiance, et je retire donc également l'amendement n° 3862.

(Les amendements identiques n° 86 et 3862 sont retirés.)

(L'amendement n° 3597 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 6980.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'un amendement d'appel – je suppose qu'il ne sera pas accepté – visant à généraliser les freins à induction qui équipent les poids lourds.

Les freins à induction émettent beaucoup moins de particules fines, donc sont moins polluants. Il s'agit d'une technologie reconnue et peu coûteuse. L'idée de son extension correspond parfaitement à l'esprit des propositions du groupe Les Républicains : nous souhaitons non pas contraindre la mobilité, mais la rendre la plus propre possible.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est une bonne idée de travailler sur la pollution directement issue du freinage. Nous nous y sommes intéressés, mais la matière est régie par le droit européen. Des négociations sont en cours sur la norme Euro 7 qui devrait entrer en vigueur en 2025. Notre volonté commune est de voir celles-ci aboutir. C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis défavorable à votre amendement.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Comme l'a dit M. le rapporteur, cet amendement présente l'intérêt de soulever la question du freinage, qui génère beaucoup de particules – encore une fois, je m'exprime sous le regard de M. Fugit – et donc de pollution. Fixer des objectifs en vue de diminuer la quantité de ces particules est important. Toutefois, votre amendement pose deux problèmes. D'une part, la mesure qu'il prévoit ne peut être décidée qu'au niveau européen : il faut une politique globale en matière d'équipements. D'autre part, nous nous en sommes toujours tenus au principe de neutralité technologique, c'est-à-dire que nous déterminons des objectifs, mais sans juger des moyens utilisés pour les atteindre. Certes, nous devons promouvoir les freins à induction, et cette technologie se développera certainement beaucoup, car elle constitue une solution intéressante pour atteindre l'objectif ; mais nous ne voulons pas l'imposer, ni même la favoriser. Encore une fois, ce qu'il faut, c'est que les émissions de particules diminuent : peu importe par quels moyens. C'est pourquoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Bruno Millienne. Retire ton amendement, Jean-Marie !

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, je vous avais dit qu'il s'agissait d'un amendement d'appel. Je considère que vous êtes en train de travailler à ce sujet, avec le rapporteur comme avec l'Union européenne. Je retire donc l'amendement.

(L'amendement n° 6980 est retiré.)

M. Bruno Millienne. J'admire ta sagesse !

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

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements identiques, n° 565, 4243, 4587 et 6554.

Les amendements n° 565 de M. Loïc Dombrevail, 4243 de M. Matthieu Orphelin et 4587 de Mme Jennifer De Temmerman sont défendus.

La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir l'amendement n° 6554.

M. Jean-Charles Colas-Roy. L'article 27 traite de la création de nouvelles ZFE-m. C'est là une excellente nouvelle, car cela nous permettra de rattraper une partie de notre retard sur d'autres pays européens. Mme la ministre l'a dit : l'Italie, l'Allemagne sont plus avancées en la matière.

Dans notre pays, la pollution de l'air entraîne chaque année plus de 50 000 décès prématurés. Il faut avoir l'honnêteté de rappeler que les véhicules n'en sont pas les seuls responsables : le chauffage au bois non performant, par exemple, constitue à cet égard un sujet majeur, que nous aborderons dans la suite des débats. En attendant, nous connaissons les graves problèmes que suscitent les transports : particules, oxydes d'azote, nuisances sonores, congestion routière, en particulier dans les grandes agglomérations qui vont être concernées par

ces ZFE. Celles-ci doivent être négociées, faire l'objet d'une concertation avec les collectivités locales, à qui revient la tâche de promouvoir ces dispositifs et les restrictions attenantes. Le sujet des contrôles et des modalités d'application est d'ailleurs crucial pour leur déploiement.

Cet amendement ainsi que mes deux suivants, les n^{os} 7297 et 7298, que je défendrai par la même occasion, visent donc à accélérer la création de ces ZFE. C'est urgent ! Je le répète, ces dispositions sont une bonne nouvelle : faisons en sorte qu'elles produisent plus vite leurs effets !

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Merci, chers collègues, de votre engagement à ce sujet. L'article 27 est issu de concertations, de travaux réalisés avec les élus locaux, avec l'ensemble des acteurs impliqués dans la lutte contre la pollution atmosphérique : M. Colas-Roy a rappelé à juste titre cette nécessité d'avancer main dans la main. Il est donc préférable de conserver au texte l'équilibre obtenu par cette négociation. C'est pour cette raison que j'émettrai un avis défavorable ; mais je souhaite également revenir sur l'aspect social de la question, évoqué tout à l'heure par Pacôme Rupin. Même si nous sommes en retard, nous devons prendre le temps d'expliquer le déploiement et le périmètre de ces ZFE-m, notamment grâce à des campagnes d'information. Conservons donc le calendrier pragmatique que prévoit cet article.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Vous le savez : pour moi, plus les choses peuvent aller vite, mieux c'est. Cela dit, nous nous apprêtons à provoquer un profond changement dans les habitudes des gens, dans notre manière de concevoir la mobilité. Son influence sera rapide et importante, notamment sur notre santé, ce qui est très bien. En l'occurrence, il importe de ne pas confondre vitesse et précipitation. Les premières mesures doivent prendre effet en 2023 : les collectivités ont deux ans pour s'y préparer, pour réfléchir à l'organisation et au périmètre de leur ZFE, à l'accompagnement des personnes qui devront pouvoir y accéder, aux catégories de population composant l'EPCI, etc. Il leur faudra également s'équiper afin de pouvoir verbaliser, sans quoi le dispositif perdrait toute efficacité et donc tout intérêt. Deux ans pour faire tout cela, pour le faire sérieusement, à plusieurs communes travaillant ensemble, c'est un délai raisonnable. Bien entendu, les EPCI qui le pourraient seront libres de créer leur ZFE plus tôt. Reste que l'équilibre auquel nous sommes parvenus avec les collectivités, dont nous veillerons à ce qu'il soit respecté, est déjà exigeant. Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie Lebec.

Mme Marie Lebec. Je souscris aux propos de la ministre : l'enjeu de ces ZFE, c'est aussi notre crédibilité vis-à-vis des collectivités locales, et cette crédibilité demande que nous soyons en mesure de leur procurer une certaine visibilité, grâce au calendrier. Ce projet de loi n'en est qu'à sa première lecture ; il faudra le reste de l'année pour en arriver à son adoption définitive. Ce serait donc précipiter les choses que de demander aux collectivités territoriales d'être prêtes pour 2022. En outre, les véhicules porteurs de vignettes vieillissent. Même si nous souhaitons tous des objectifs ambitieux, accélérer ce calendrier serait donc incohérent, et intenable pour nos collectivités.

Mme la présidente. La parole est à Mme Émilie Chalas.

Mme Émilie Chalas. J'irai dans le sens de la ministre et de Marie Lebec. Néanmoins, je tiens à souligner deux points : il convient d'être prudent concernant les enjeux des ZFE et d'être exhaustif s'agissant de leur contrôle, y compris pour les agglomérations qui en possèdent déjà – je pense, dans ma circonscription, à la métropole grenobloise. Ce contrôle constitue en effet un enjeu essentiel : dans le secteur du transport léger de marchandises, l'entreprise française Cetup, dont la flotte est vertueuse – au sens où nous l'entendons aujourd'hui – depuis plus de dix ans, doit ainsi faire face à une concurrence déloyale, recourant à la sous-traitance et à des véhicules non conformes mais, encore une fois, trop peu contrôlés.

Par ailleurs – je fais vite afin d'économiser notre précieux temps de parole –, certaines entreprises et même certaines collectivités possèdent des véhicules tels que balayeuses, chasse-neige, engins destinés aux BTP – bâtiment et travaux publics –, dont les moteurs ne sont pas encore adaptés. Il y a là une question d'amortissement. L'équilibre défendu par le Gouvernement est donc une bonne chose : il faut laisser aux intéressés le temps de l'avancée technologique nécessaire, tout en les soutenant financièrement dans ce but et, je le répète, en aidant les collectivités à contrôler les véhicules circulant dans les ZFE.

(Les amendements identiques n^{os} 565, 4243, 4587 et 6554 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 4147 et 4601.

La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n^o 4147.

Mme Laurianne Rossi. Je constate que mon collègue Damien Pichereau a déposé un amendement identique, également cosigné par de nombreux membres de notre groupe.

Les ZFE constituent bien évidemment une nécessité écologique ; en imposer la création aux agglomérations de plus de 150 000 habitants, comme le prévoit ce texte, va dans le bon sens, et nous pouvons en être fiers. Néanmoins, nous vous proposons de ne pas exclure de ces ZFE des véhicules qui, finalement, participent aussi à la transition écologique : hybrides,...

M. François-Michel Lambert. Ah !

Mme Laurianne Rossi. ...flexfuel, c'est-à-dire convertibles au carburant E 85,...

M. François-Michel Lambert. Ah !

Mme Laurianne Rossi. ...ou encore roulant au gaz de pétrole liquéfié, le GPL, ou au gaz naturel pour véhicule, le GNV.

M. François-Michel Lambert. Ah !

Mme Laurianne Rossi. L'actuelle rédaction de l'article leur interdit de circuler dans les ZFE. Par ces amendements, nous vous proposons de les y autoriser. En 2020, les hybrides ont représenté 12 % des ventes : il s'agit de réserver un traitement cohérent à ces véhicules plus propres, mais également d'assurer l'accompagnement social dont il a été beaucoup question ces derniers jours, en permettant à tous nos concitoyens de se tourner vers des catégories pouvant accéder aux ZFE.

Mme la présidente. L'amendement n° 4601 de M. Damien Pichereau est défendu.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il faut revenir sur l'objectif des ZFE-m : lutter, non contre le CO₂, mais contre la pollution atmosphérique locale. J'insiste sur ce point, et le professeur Fugit, à juste titre, nous le rappelle souvent. Or les véhicules que vous citez émettent autant d'oxydes d'azote que les véhicules à essence ; ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'ADEME. Les autoriser à circuler dans les ZFE ne contribuerait donc pas à améliorer la qualité de l'air. Avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Madame Rossi, il importe que nous soyons bien d'accord sur ce que nous comptons faire des ZFE. Nous en interdisons l'accès aux véhicules portant certaines vignettes, qui signalent des émissions polluantes, notamment d'oxydes d'azote – NO_x – et de particules. Les véhicules hybrides et flexfuel entrant dans les mêmes catégories que les véhicules à essence, autrement dit émettant la même quantité de ces polluants, seront traités de la même manière ; il n'y a pas lieu de faire une exception. Quant aux véhicules roulant au GNV ou au GPL, ils portent la vignette Crit'Air 1, ce qui les autorise à circuler dans les ZFE, quelle que soit leur date d'immatriculation. Les hybrides neufs que vous évoquiez sont eux aussi classés Crit'Air 1 et donc autorisés. Encore une fois, ce qui nous intéresse, c'est de réduire les émissions de polluants : nous avons fondé les ZFE sur cet objectif, d'après lequel nous déterminons ce qui est autorisé. C'est là une règle saine. Par conséquent, avis défavorable.

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

M. François-Michel Lambert. On voit là que ce que vous nous proposez relève de la schizophrénie. Nous avons voulu autoriser quelques kilomètres – un millier par an – aux véhicules de collection : c'étaient des hurlements ! À présent, vous souhaitez accorder des dizaines de milliers de kilomètres à des véhicules souvent très encombrants...

M. Pacôme Rupin. À des gens qui vont au boulot, monsieur Lambert !

M. François-Michel Lambert. ...en leur donnant accès aux ZFE. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur d'avoir fait preuve de cohérence en repoussant ces amendements, mais j'invite ceux qui se montraient très véhéments tout à l'heure, alors que nous tentions de nous expliquer calmement, à déployer autant de logique. Rendez-vous au scrutin public pour en juger !

(Les amendements identiques n° 4147 et 4601 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n° 566 de M. Loïc Dombrevail, 4304 de M. Matthieu Orphelin et 7297 de M. Jean-Charles Colas-Roy, qui sont défendus.

(Les amendements identiques n° 566, 4304 et 7297, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements identiques, n° 568 de M. Loïc Dombrevail, 4303 de M. Matthieu Orphelin, 4646 de Mme Jennifer De Temmerman, 5992 de M. Gérard Leseul et 7298 de M. Jean-Charles Colas-Roy, qui sont défendus.

(Les amendements identiques n° 568, 4303, 4646, 5992 et 7298, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements, n° 6216, 6227, 6148, 1872 et 6950, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 1872 et 6950 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 6216.

M. Jean-Luc Fugit. Si vous me le permettez, madame la présidente, je défendrai en même temps l'amendement n° 6227.

L'amendement n° 6216 vise à restreindre, au plus tard en 2028, la circulation des voitures diesel euro 5 dans les ZFE-m dans lesquelles subsisteraient des dépassements des normes de qualité de l'air. Je précise qu'il s'agit de véhicules immatriculés entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 août 2015, donc classés Crit'Air 2.

J'avais présenté en commission spéciale un amendement similaire, mais qui fixait l'entrée en vigueur de l'interdiction à 2026. Cette date semblait trop proche et j'avais donc retiré l'amendement pour le retravailler, car il m'avait semblé que Mme la ministre n'était pas totalement défavorable à l'idée proposée.

Je rappelle que l'amendement concerne des véhicules qui auront plus de douze ans au moment où les restrictions entreront en vigueur, et que celles-ci ne s'appliqueraient que lorsqu'ils circuleront dans les zones urbaines où des dépassements des normes de qualité de l'air sont observés.

Je peux vous donner des chiffres précis, fournis par le centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique, le CITEPA : les véhicules diesel euro 5 classés Crit'Air 2 émettent en moyenne neuf fois plus d'oxyde d'azote que les véhicules essence euro 4 eux aussi classés Crit'Air 2 – pardonnez-moi pour ces précisions techniques.

L'amendement n° 6227 peut être qualifié d'amendement de repli : il limite la mesure prévue à l'amendement n° 6216 aux seuls véhicules diesel euro 5 circulant dans les agglomérations ayant instauré des ZFE-m et dans lesquelles on observe un dépassement des normes de qualité de l'air relatives aux oxydes d'azote. On différencie donc la pollution aux oxydes d'azote de la pollution aux particules fines pour restreindre l'interdiction de circulation aux seules zones concernées par la première.

Cet amendement prévoit lui aussi une entrée en vigueur des restrictions en 2028, ce qui permet de donner de la visibilité aux collectivités comme à nos concitoyens et d'opérer la transition sans précipitation. Il s'inscrit donc dans une dynamique de restrictions progressives – qui ne toucheraient, encore une fois, que les secteurs rencontrant des problèmes de pollution aux oxydes d'azote, qui sont un polluant majeur aux conséquences importantes pour notre santé.

Il faut bien garder en tête que les oxydes d'azote sont le premier polluant dans les centres urbains les plus denses, devant les particules fines. Or, les émissions d'oxydes d'azote sont grandement liées à la circulation des véhicules diesel, y compris euro 5. (*M. Yannick Kerlogot applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 6148.

M. Damien Adam. J'avais moi aussi déposé en commission un amendement tendant à interdire l'accès aux ZFE-m aux véhicules diesel Crit'Air 2, donc à trois catégories de véhicules : les véhicules diesel euro 4, qui ont été commercialisés neufs jusqu'en 2010, les véhicules diesel euro 5 et euro 6, mis sur le marché jusqu'en 2011, et les véhicules diesel euro 3, commercialisés neufs jusqu'en 2017.

Si l'interdiction concernait tous les véhicules diesel Crit'Air 2, elle viserait, en 2027, des véhicules commercialisés depuis au moins dix ans, ce qui est la durée de vie moyenne d'un véhicule en France. Cela me semble donc tout à fait raisonnable.

En commission, Mme la ministre a estimé que cette interdiction serait trop large et a donc proposé de la restreindre aux seuls véhicules diesel commercialisés jusqu'en 2010. Autrement dit, l'interdiction viserait des véhicules qui auront dix-sept ans en 2027 : ce n'est pas bien ambitieux !

Il me semble important de prendre acte dès aujourd'hui de futures restrictions, afin que les consommateurs sachent exactement à quoi s'attendre demain lorsqu'ils achètent un véhicule.

Mme la présidente. Les amendements identiques n° 1872 de Mme Jennifer De Temmerman et 6950 de M. Dominique Potier sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous avons beaucoup parlé de la cohérence de l'article 27, obtenue grâce au travail que nous avons réalisé ensemble, notamment avec les acteurs locaux, s'agissant de la trajectoire des interdictions de circulation de certains véhicules dans les zones à faibles émissions mobilité.

Je comprends tout à fait votre volonté de rendre cette trajectoire plus ambitieuse, mais il me semble que cela pose aussi la question de l'acceptabilité sociale. Il est important d'accompagner nos concitoyens face au déploiement des zones à faibles émissions mobilité, et je considère que vos propositions risqueraient de casser la dynamique de l'acceptabilité sociale.

En outre, si des élus locaux souhaitent aller plus loin dans la trajectoire inscrite à l'article 27, cela reste possible : ils pourront, s'ils le souhaitent, appliquer sur leur territoire les propositions que vous formulez. J'émetts donc un avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Les amendements proposés par Jean-Luc Fugit tendent à introduire des restrictions de circulation dans les ZFE-m pour l'ensemble des véhicules diesel de norme euro 5 ou inférieure, qui sont fortement émetteurs d'oxydes d'azote. Leur exclusion de ces zones serait en effet de nature à améliorer grandement la qualité de l'air.

Ces amendements s'appliqueraient aux métropoles de Paris, Lyon et Marseille, dont on estime aujourd'hui que le niveau d'émissions de NOx ne respectera pas les normes à l'horizon 2028 – cela nous pose d'ailleurs un problème, et nous avons un contentieux au niveau européen à ce sujet.

Je m'étais engagée en commission à consulter les métropoles concernées. Paris et Lyon visent un calendrier plus ambitieux que celui prévu par les amendements, en proposant l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 dans les ZFE-m entre 2024 et 2026 ; la métropole de Marseille n'a pas encore délibéré, mais en tant que future autorité compétente en matière de ZFE-m, elle m'a indiqué ne pas être défavorable à l'inscription de ces objectifs dans la loi.

Par conséquent, si je ne peux qu'apporter mon soutien aux collectivités qui introduiront des restrictions pour les véhicules diesel de norme euro 5 ou inférieure, qui constituent le principal émetteur de dioxydes d'azote du transport routier, présentant de fait des enjeux majeurs en matière de salubrité publique, le Gouvernement est attaché à l'acceptabilité locale des zones à faibles émissions.

Aujourd'hui, la circulation dans les ZFE-m ne fait pas encore l'objet de contrôles et de contraventions systématiques. Nous n'avons donc pas encore suffisamment de recul pour juger de l'acceptabilité d'une telle mesure, qui toucherait nécessairement un nombre important de nos concitoyens, puisque plus de 7 millions de véhicules relèvent actuellement de cette norme. En outre, au 1^{er} janvier 2028, les véhicules diesel euro 5 les plus récents n'auront que treize ans. Les autres véhicules seront en revanche plus vieux, et nous pouvons donc nous féliciter du contenu de l'article 27, déjà ambitieux.

Celui-ci prévoit l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 3 en 2025, donnant ainsi de la visibilité pour les années à venir. À ce stade, il ne me semble pas nécessaire d'aller plus loin, d'autant que nous n'avons encore aucun retour d'expérience. Même si j'accueille l'objectif recherché à travers les amendements avec beaucoup de bienveillance, puisqu'il s'inscrit dans une politique constante du Gouvernement visant à améliorer la qualité de l'air, et même si j'encourage les collectivités à être ambitieuses sur le sujet, j'émetts donc un avis défavorable à vos amendements.

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

M. Jean-Luc Fugit. Madame la ministre, j'ai bien compris qu'au fond, vous étiez plutôt d'accord avec l'esprit de mes amendements. Nous pouvons espérer que les collectivités avancent plus vite sur le sujet, car l'objectif des ZFE n'est pas d'exclure quiconque, mais bien de supprimer la pollution.

J'espère, comme vous l'avez dit, que les contrôles seront déployés le plus vite possible : c'est un travail que votre ministère et le ministère de l'intérieur doivent conduire pour qu'en 2022, les contrôles soient effectifs dans toutes les ZFE-m déjà instaurées depuis le 1^{er} janvier 2021 grâce à la loi d'orientation des mobilités.

Nous verrons bien comment les choses évoluent dans les mois et les années qui viennent, notamment sous l'impulsion du travail conduit par le Conseil national de l'air et vos services. Comme je ne cherche pas à mettre qui que ce soit dans l'embarras – et encore moins vous, madame la ministre –, je retire mes amendements.

M. François-Michel Lambert. Il faut assumer !
(*Les amendements n° 6216 et 6227 sont retirés.*)

(*L'amendement n° 6148 n'est pas adopté.*)

(*Les amendements identiques n° 1872 et 6950 ne sont pas adoptés.*)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à onze heures dix, est reprise à onze heures vingt.*)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Sur l'amendement n° 3433, je suis saisie par le groupe Libertés et territoires d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 3433.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement vise à supprimer l'alinéa 13, qui prévoit de donner à des véhicules lourds, bénéficiant d'une petite autonomie électrique, des critères d'accès dans les ZFE-m. Cette disposition, introduite à la faveur de nos débats en commission spéciale, ne me semble pas nécessaire.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Lors des travaux de la commission spéciale, j'avais donné un avis favorable à l'amendement, défendu notamment par Jean-Luc Fugit, étayé sur le fait que les véhicules hybrides rechargeables – que vous visez – disposent de la vignette Crit'Air 1. En toute cohérence, j'émet un avis défavorable sur votre amendement.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Étant donné qu'ils sont tous Crit'Air 1, la précision n'est pas nécessaire. Par souci de cohérence avec la position que j'avais adoptée en commission spéciale, je m'en remets cependant à la sagesse de votre assemblée.

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

M. François-Michel Lambert. Rappelons qu'en commission spéciale, vous aviez dit, madame la ministre et monsieur le rapporteur, que cette précision n'était pas nécessaire mais qu'elle permettait de rassurer les détenteurs de certains véhicules. En fait, il s'agit de véhicules lourds – 1,799 tonne – et qui encombrant. Sans faire de jeu de mots, je dirais que l'écriture de ce texte donne dans le « deux poids, deux mesures » : plus c'est lourd, plus on inscrit dans la loi ; plus c'est léger et finalement assez futile, plus on repousse – ou l'on se moque même. La suppression de cet alinéa permettrait d'être cohérent, de rendre la loi moins bavarde et plus efficace quant aux objectifs attendus – d'où la demande de scrutin public.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 3433.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	65
Nombre de suffrages exprimés	62
Majorité absolue	32
Pour l'adoption	11
contre	51

(*L'amendement n° 3433 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 2960 et 5627.

La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel, pour soutenir l'amendement n° 2960.

M. Pierre-Yves Bournazel. La logistique représente actuellement 30 % de la pollution de l'air en milieu urbain. Paris, comme d'autres villes françaises, connaît chaque année des pics de pollution de l'air. Ce type de pollution cause près de 48 000 décès prématurés tous les ans en France et, en raison du réchauffement climatique, la situation ne risque pas de s'améliorer. Il faut donc agir rapidement et fortement.

Cet amendement vise à obliger les transporteurs-chargeurs dont une part de l'activité est effectuée au sein d'une ZFE-m à mettre en place une véritable trajectoire de réduction de la pollution liée au mode de transport de marchandises qu'ils utilisent.

Après une année 2020 particulièrement inquiétante, marquée par une croissance record des flux logistiques de 20 %, les projections pour les prochaines décennies restent élevées – une croissance prévue de 8 % par an. Face à cette augmentation importante, il faut prévoir une nouvelle logistique urbaine, qui devra intégrer les contraintes de place liées au développement d'une ville apaisée et réduire la part des transports motorisés et la pollution sous toutes ses formes, notamment sonore.

La montée en puissance de moyens de transport comme le vélo cargo doit être accompagnée rapidement et fortement, d'une part parce qu'elle est bonne pour l'environnement et la santé, et d'autre part parce que la cyclo-logistique est un formidable levier de création d'emplois.

Je propose donc de mettre en place des mesures de restrictions, avec un accompagnement des collectivités visant à améliorer l'organisation de la logistique urbaine et à développer, notamment, le transport de marchandises par des modes dits actifs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Agir ens.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 5627 de M. Guy Bricout est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Rappelons tout le travail que nous faisons pour assurer la transition écologique de ces flottes de véhicules qui polluent, qu'il s'agisse des véhicules utilitaires légers ou des poids lourds. Nous aurons l'occasion d'y revenir au moment de l'examen de l'article 30.

S'agissant des véhicules utilitaires légers en ZFE-m, cet amendement est satisfait par la rédaction de l'alinéa 8 que nous avons adoptée en commission spéciale – c'est une belle avancée du travail effectué en commun.

Pour les poids lourds, un travail est toujours en cours. Plutôt que de légiférer au niveau national, il nous semble préférable de laisser les collectivités territoriales décider d'interdire ou non ces poids lourds. Certaines, comme la métropole de Lyon, ont déjà engagé la réflexion. Laissons-les travailler. Je vous suggère de retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel.

M. Pierre-Yves Bournazel. Merci de votre réponse, monsieur le rapporteur. Je n'ignore pas le travail qui est fait et je ne peux que m'en réjouir. Néanmoins, je pense qu'il aurait été bon de retenir ma proposition afin d'afficher dans la loi un volontarisme national. Certaines collectivités avancent, d'autres avancent beaucoup moins vite. Or nous n'avons plus le temps : il faut vraiment agir. C'est pourquoi je maintiens mon amendement.

(Les amendements identiques n° 2960 et 5627 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 4085, 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. Dominique Potier, pour soutenir les amendements n° 3994 et 4085, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Dominique Potier. Ils portent sur un sujet qui nous tient à cœur, que nous avons soulevé lors des débats sur la loi énergie-climat et la loi d'orientation des mobilités (LOM) : la livraison sur les derniers kilomètres que vient d'évoquer notre collègue Bournazel.

Il y a une logique propre aux entreprises, liée à la libéralisation du commerce et du commerce en ligne et à l'intensification des livraisons à la demande, à la minute, suivant le désir des consommateurs. Et il y a une autre logique, celle de l'intérêt général, incarnée par un territoire, une parcelle de planète, une parcelle de République, une agglomération – qui peut être une ZFE-m.

Nous proposons simplement de redonner un jour aux territoires la capacité de « légiférer » en la matière. J'ai bien entendu le rapporteur : il ne s'agit pas pour nous de prendre une décision nationale, mais de donner la faculté aux collectivités de choisir un opérateur unique de livraison sur les derniers kilomètres pour éviter ce spectacle désastreux pour l'environnement et pour nos consciences qu'est celui du croisement des camionnettes ou des voitures de livraison dans un même territoire, qu'on soit dans un espace rural, périurbain ou au cœur d'une ville.

Peut-être le choix de l'opérateur de livraison pourra-t-il un jour relever de la puissance publique. En attendant, faisons au moins en sorte que dans les ZFE-m, on puisse – pour

satisfaire le caprice de quelques-uns, de notre esprit individualiste et consumériste – réguler les livraisons, choisir collectivement une logistique plus économe en gaz à effet de serre.

Notre proposition entend contribuer à la santé publique, au rééquilibrage entre puissance publique et puissance privée. Nous proposons seulement une régulation d'activités qui ne sont absolument pas indispensables et qui peuvent suivre un tempo acceptable pour le bon commerce tout en veillant à ce que leur empreinte environnementale soit moindre.

L'amendement n° 3994 vise à donner aux collectivités une faculté universelle de désigner un opérateur unique de livraison dans les ZFE-m. Quant à l'amendement n° 4085, sur lequel nous avons demandé un scrutin public, il propose une expérimentation – nous serons tous d'accord au moins sur ce point – dans une métropole qui le souhaite, afin de mesurer les effets bénéfiques sur les plans économique, social et environnemental d'une telle mesure.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous proposez de désigner un opérateur unique de livraison dans les ZFE-m. Cela irait à l'encontre de la liberté d'entreprendre, et c'est pourquoi je donne un avis défavorable aux deux amendements. Reste que vous avez raison de vouloir accompagner les plateformes dans le verdissement de leurs mobilités – c'est tout le sens d'un amendement que j'ai défendu précédemment, qui visait à faire en sorte que les plateformes de livraison s'engagent dans une trajectoire de décarbonation de la mobilité.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 3994 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 4085.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	91
Nombre de suffrages exprimés	83
Majorité absolue	42
Pour l'adoption	11
contre	72

(L'amendement n° 4085 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur l'article 27, je suis saisie par les groupes La République en marche et Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

Les amendements identiques n° 1876 de M. Marc Le Fur et 7139 de M. Julien Aubert sont défendus.

(Les amendements identiques n° 1876 et 7139, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 2475 de M. Marc Le Fur et 2930 de M. Thibault Bazin sont défendus.

(Les amendements n^{os} 2475 et 2930, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

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

M. François-Michel Lambert. Nous serons quelques-uns à voter contre l'article 27.

M. Jean-Marie Sermier. En effet !

M. François-Michel Lambert. Nous ne nions pas la volonté de la majorité, mais nous dénonçons l'aberration de ce qu'elle entend mettre en place. D'un côté on laisse les gros véhicules circuler, de l'autre on soumet d'autres types de véhicules à de nouvelles contraintes ;...

M. Jean-Marie Sermier. Le jet-ski, c'est important !

M. François-Michel Lambert. ...d'un côté on flatte les egos surdimensionnés qui se reflètent dans des véhicules bodybuildés en en subventionnant l'achat, de l'autre on nous explique qu'il sera très difficile d'obtenir une mobilité, je dirais, naturelle. Bref, il n'y a pas de cohérence.

J'étais assez satisfait d'un des amendements de Jean-Luc Fugit qui, lui, faisait preuve de cohérence en partant des faits. Notre collègue, à cette occasion, a bien rappelé quelle était la première source de pollution ; c'est sur cette dernière que nous devons travailler.

L'article 27, fait de bric et de broc, ne permettra pas à votre politique de s'inscrire dans une logique scientifique telle que celle présentée par Jean-Luc Fugit. C'est pourquoi je voterai contre.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 27, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	96
Nombre de suffrages exprimés	96
Majorité absolue	49
Pour l'adoption	84
contre	12

(L'article 27, amendé, est adopté.)

Après l'article 27

Mme la présidente. Sur l'amendement n^o 6010, 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.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 6010.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement vise à renforcer notre politique en faveur du vélo. J'ai toujours soutenu que le vélo avait toute sa place dans ce texte.

Dans les ZFE-m, le besoin de développer des infrastructures cyclables est avéré. Il s'agit donc ici de favoriser une politique très volontariste en la matière.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Cet amendement renforce des mesures prévues par la LOM destinées à faciliter la mise en place d'infrastructures cyclables. J'émetts donc un avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 6010.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	98
Nombre de suffrages exprimés	96
Majorité absolue	49
Pour l'adoption	96
contre	0

(L'amendement n^o 6010 est adopté.) (Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, Dem et Agir ens. – M. Cédric Villani applaudit également.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 2931 de M. Thibault Bazin est défendu.

(L'amendement n^o 2931, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Isabelle Florennes, pour soutenir l'amendement n^o 5212.

Mme Isabelle Florennes. Il a pour objet de modifier l'article L. 229-26 du code de l'environnement. La LOM a rendu obligatoire, dans le cadre du plan climat-air-énergie, l'adoption d'un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques pour la métropole de Lyon ou celle du Grand Paris, plan d'action comportant notamment une étude portant sur la réalisation d'une ou plusieurs ZFE-m.

Compte tenu du contexte lié au non-respect des normes de qualité de l'air, des dépassements réguliers des normes, notamment en période estivale, et des échéances brèves fixées par le texte, il apparaît nécessaire de préciser les modalités de mise à jour de ce plan d'action par voie réglementaire, afin d'éviter le risque de procédures juridiques qui retarderaient la mise en place des ZFE-m.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement de simplification est bienvenu en ce qu'il permettra d'avancer plus vite. Avis très favorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Favorable.

M. Bruno Millienne. Merci, madame la ministre.

(L'amendement n^o 5212 est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe Dem.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 193 et 3745.

L'amendement n° 193 de Mme Véronique Louwagie est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3745.

M. Jean-Marie Sermier. Je reviens, madame la ministre, sur la question que je vous ai posée tout à l'heure concernant Paris. Pouvons-nous imaginer que la Seine fasse partie de la ZFE-m ? Allons-nous vérifier les émissions de gaz à effet de serre des péniches, des bateaux ?

M. François-Michel Lambert. Et celles des jet-skis !

M. Martial Saddier. Des jet-skis de collection...

M. Jean-Marie Sermier. Nous sommes samedi matin, il est normal de décompresser un peu ! (*Sourires*)

Pour en revenir aux choses sérieuses, vous contenteriez-vous de légiférer sur le trafic routier, ou bien pouvons-nous imaginer que le dispositif envisagé concerne d'autres types de mobilités – je pense à la navigation fluviale ou sur canal, qui traverse les collectivités ou les ZFE-m ?

Mme la présidente. À ce compte-là, cher collègue, je vous invite à venir faire du paddle sur la Loire...

M. Jean-Marie Sermier. Quand m'invitez-vous ? (*Sourires.*)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Au sein des ZFE-m, l'autorité de police compétente en matière de circulation et de stationnement est le maire ou le président de l'EPCI ; or elle n'est pas compétente pour ce qui est de la régulation ferroviaire et fluviale. Avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je rappelle qu'il serait un peu compliqué, pour les fleuves, de prévoir des itinéraires de contournement des ZFE-m,...

M. Jean-Marie Sermier. Ça produit tout de même de la pollution !

Mme Barbara Pompili, ministre. ...de même que pour le ferroviaire. Le dispositif que vous proposez me paraît donc complètement prématuré, d'autant plus que les capacités de verdissement des flottes sont inférieures à celles des véhicules routiers. Enfin, la pollution produite n'est pas de même ampleur. Chaque chose en son temps. Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Nous n'avons certes pas l'intention de détourner les fleuves mais, puisqu'il est question d'émissions de particules, de pollution, on pourrait imaginer des préconisations : par exemple, les moteurs pourraient ne pas être poussés à fond. Il faut faire en sorte que nos concitoyens subissent moins la pollution pour éviter les milliers de morts que vous évoquiez tout à l'heure.

(*Les amendements identiques n°s 193 et 3745 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 2913, 5982 et 2917, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2913 et 5982 sont identiques.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 2913.

M. François-Michel Lambert. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 5982.

M. Gérard Leseul. Il vise à officialiser le dispositif des « rues scolaires » en clarifiant sa définition et ses objectifs. Les forts taux de pollution ambiante dans les villes n'épargnent pas les écoles. En ville, les niveaux de pollution sont plus élevés, avec une densité de rues plus importante, et les lieux accueillant des enfants sont nombreux à être régulièrement exposés à des dépassements de normes.

Les parents sont très inquiets et 70 % d'entre eux, selon un sondage, se disent fortement préoccupés par la pollution de l'air. La piétonnisation des rues aux abords des écoles pourrait contribuer à atteindre l'objectif de réduction de l'emprise de la voiture sur l'espace public, objectif également poursuivi à travers la mise en place des ZFE-m.

Mme la présidente. L'amendement n° 2917 de M. François-Michel Lambert est défendu.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. C'est déjà possible. Avis défavorable.

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

M. François-Michel Lambert. Ces amendements, vous l'aurez compris, ne sont pas neutres : ils incitent au volontarisme. Dois-je comprendre, monsieur le rapporteur, que votre bref avis rejoint celui de Mme la ministre...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Pleinement !

M. François-Michel Lambert. ...ou bien est-il motivé par d'autres éléments ? Si nos amendements n'apportent rien par rapport au droit en vigueur, ainsi que l'affirme Mme la ministre, je retirerai mes deux amendements, mais j'attends une précision de votre part.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il est normal que vous demandiez des précisions, cher collègue. En un mot, je confirme que le droit en vigueur permet de répondre à l'objectif que vous poursuivez ici et qui est tout à fait louable, en ce qu'il s'agit d'améliorer la qualité de l'air que respirent nos enfants. C'est pourquoi nous demandons le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. François-Michel Lambert. Merci, monsieur le rapporteur. Malgré nos désaccords, nous partageons la volonté d'être au rendez-vous et d'agir au mieux pour assurer la sécurité de nos enfants, comme vous l'avez souligné. C'était le sens de nos amendements, même si nous maîtrisons

moins bien que vous les textes en vigueur. Je salue vos propos : nous devons effectivement faire en sorte de protéger nos enfants de tous les dangers, notamment ceux liés au trafic automobile. Je vous fais confiance et retire donc mes deux amendements.

(Les amendements n° 2913 et 2917 sont retirés.)

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

M. Gérard Leseul. Pour ma part, je maintiens mon amendement. J'entends ce que vous dites, monsieur le rapporteur, et je vous en remercie. Nous partageons les mêmes objectifs. Toutefois, si les dispositions visant à améliorer la qualité de l'air que respirent nos enfants sont autorisées par la loi, il serait encore préférable qu'y figure clairement la volonté de les promouvoir.

(L'amendement n° 5982 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n° 1680, 2955, 3755, 5226, 6308, 6787 et 2843, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 1680, 2955, 3755, 5226, 6308 et 6787 sont identiques.

La parole est à Mme Sylvia Pinel, pour soutenir l'amendement n° 1680.

Mme Sylvia Pinel. Je prendrai un moment pour défendre cet amendement déposé par ma collègue Jeanine Dubié. Chacun sait et se souvient pourquoi il lui tient particulièrement à cœur. J'ai d'ailleurs, à cet instant, une pensée pour Armelle et ses parents, mais aussi pour toutes les victimes et tous les proches des cyclistes victimes d'accidents sur la voie publique.

Cet amendement vise à donner aux maires la possibilité de restreindre, à certaines heures, la circulation des poids lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables. Le trilogue européen s'est prononcé en faveur de l'obligation, d'ici 2024, d'équiper les poids lourds de dispositifs techniques alertant le conducteur de la présence d'un usager vulnérable dans un des angles morts du véhicule. Cette obligation ne concerne cependant que les véhicules neufs.

Nous proposons, par cet amendement, d'en accélérer la mise en œuvre en permettant aux maires de prendre dès à présent des mesures pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route. Il s'agirait d'inciter les professionnels à équiper leurs véhicules en circulation d'un dispositif de détection, tout en laissant aux maires le soin de déterminer la solution la mieux adaptée à leur territoire, sur le modèle observé dans la métropole du Grand Londres. Le coût du dispositif, actuellement estimé à environ 1 500 euros, devrait quant à lui décroître à mesure que le marché se développera.

Cette mesure, sécurisante pour les chauffeurs comme pour les usagers, contribuerait à l'avènement d'un urbanisme apaisé, où l'espace public favorise le développement des mobilités actives qui concourent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il me semble important de progresser sur cette question, madame la ministre : il y a urgence et de nombreuses personnes attendent que nous créions un tel dispositif. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LT. – M. Yannick Favennec-Bécot applaudit aussi.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel, pour soutenir l'amendement n° 2955.

M. Pierre-Yves Bournazel. Je m'inscris dans les pas de Mme Pinel et je m'associe à l'hommage qu'elle a rendu à toutes celles et tous ceux qui ont été victimes, comme cyclistes, d'accidents. Mes pensées vont notamment à l'ancienne assistante parlementaire de notre collègue Jeanine Dubié.

Cet amendement, cela a été dit, vise à donner aux maires la possibilité de restreindre, à certaines heures, la circulation des poids lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables. J'ajoute qu'à Paris, où j'habite, la moitié des accidents mortels impliquant des cyclistes concernent une collision avec un poids lourd, survenue le plus souvent alors que le cycliste roulait ou stationnait dans l'angle mort du véhicule. Ma collègue Sylvia Pinel l'a rappelé, de grandes métropoles agissent dans ce domaine, par exemple celle du Grand Londres. Il faut savoir s'inspirer de ce qui fonctionne ailleurs.

Cette mesure serait évidemment très sécurisante. Elle permettrait en outre de diminuer la pollution, ce qui n'est pas rien, et de faire baisser le niveau de bruit en ville. J'estime que cet amendement devrait susciter un large intérêt et recueillir les votes des députés de tous bords. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Agir, ens et LT.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 3755.

M. Gérard Leseul. Je serai bref : nous nous associons pleinement aux arguments qui viennent d'être développés et nous voterons bien évidemment en faveur de ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha, pour soutenir l'amendement n° 5226.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Pour rebondir sur les propos de notre collègue Bournazel, nous nous mobilisons fortement sur cette question, ce qui nous a d'ailleurs amenés à voter hier soir en faveur des amendements identiques n° 5360 et 5903 : leur adoption permettra des avancées en matière de sécurisation des angles morts, en augmentant le bonus versé pour l'acquisition d'un poids lourd propre dès lors que le véhicule acheté sera équipé de détecteurs de vélos. Cette mesure s'ajoutera aux dispositifs que nous avons déjà instaurés – je songe notamment aux autocollants matérialisant la position des angles morts – et que la filière s'attache à respecter.

À travers cet amendement, nous proposons d'aller plus loin en donnant aux maires la possibilité de restreindre l'accès à certains secteurs pour les poids lourds qui ne seraient pas équipés de ces détecteurs. Nous serons attentifs aux explications que vous nous fournirez sur les engagements qui peuvent être pris pour favoriser le rapidement plus possible le déploiement de ces détecteurs. Cette question, vous le constatez, est ici particulièrement sensible : nous sommes nombreux à vouloir agir en souvenir d'Armelle Cizeron, mais aussi, comme l'a souligné Pierre-Yves Bournazel, de tous les cyclistes qui perdent chaque année la vie dans des accidents liés aux angles morts.

Mme la présidente. La parole est à Mme Anissa Khedher, pour soutenir l'amendement n° 6308.

Mme Anissa Khedher. Il s'inscrit dans la continuité des amendements précédents. Je suis très attachée à la sécurité des cyclistes. En tant que soignante, j'ai en effet été confrontée à de nombreux accidents de la voie publique

impliquant ces usagers. J'espère, madame la ministre, que vous apporterez des réponses concrètes pour assurer leur sécurité.

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 6787 de M. Loïc Prud'homme et 2843 de Mme Yaël Braun-Pivet sont défendus.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je veux à mon tour rendre hommage à la famille d'Armelle Cizeron, avec laquelle nous avons beaucoup travaillé, notamment au cours de l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités. À cette occasion, nous avons notamment créé les autocollants qui fleurissent actuellement sur les camions et qui permettent d'identifier clairement leurs angles morts.

Mais vous avez raison : il faut aller plus loin, parce que la sécurité doit être au cœur de notre politique. C'est la raison pour laquelle nous avons, hier, étendu la prime à la conversion à l'achat de dispositifs de sécurisation des poids lourds. Votre demande est donc pleinement satisfaite.

J'ajoute qu'un travail important est mené à l'échelle européenne, puisque, dès 2022, tous les camions mis sur le marché devront être équipés de dispositifs de détection des angles morts. Je comprends tout à fait votre objectif, mais sachez que nous partageons tous, sur ces bancs, la volonté de travailler ensemble à l'amélioration de la sécurité des cyclistes.

J'émet donc un avis défavorable sur l'ensemble des amendements.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Nous avons effectivement tous été très marqués par le décès d'Armelle Cizeron, qui avait mis en lumière, de manière dramatique, la vulnérabilité des cyclistes face aux autres usagers de la route, notamment face aux poids lourds, à cause de ces fameux angles morts. Je tiens à saluer les parents et la famille d'Armelle Cizeron, qui ont eu le courage de vouloir faire en sorte que leur enfant ne soit pas morte en vain et de travailler avec de nombreux députés pour tenter d'améliorer la sécurité des cyclistes, à travers diverses mesures adoptées dans la LOM.

Les amendements présentés aujourd'hui, qui avaient déjà été déposés à cette occasion, visent à donner aux maires la possibilité de restreindre, à certaines heures, la circulation des poids lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables. Comme je l'ai dit, de nombreux échanges sur cette question ont eu lieu à l'occasion de l'examen de la LOM. Le Gouvernement partage évidemment l'objectif consistant à mieux protéger ces usagers vulnérables et à réduire le nombre d'accidents.

Cela passe d'abord par la réalisation d'aménagements cyclables adaptés au trafic et à la vitesse automobiles. Je tiens à rappeler, à ce titre, que 12 000 kilomètres de pistes cyclables et de voies vertes sécurisées ont été installés depuis 2017, et que les subventions aux aménagements cyclables réalisés par les collectivités ont été considérablement renforcées : le Gouvernement y alloue 350 millions d'euros sur sept ans au titre du plan vélo, auxquels s'ajoutent 200 millions d'euros dans le cadre du plan de relance. Cet accident, rappelons-le, n'aurait pas eu lieu si une piste cyclable sécurisée avait été aménagée à cet endroit.

Afin de mieux prévenir les accidents impliquant ces usagers vulnérables, la LOM prévoyait également une obligation de signalisation des angles morts pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Le Gouvernement l'a rendue effective très récemment, le 1^{er} janvier dernier. La réglementation européenne prévoit par ailleurs qu'à compter du 6 juillet 2022, tous les nouveaux modèles de poids lourds seront équipés de dispositifs de détection. À compter du 7 juillet 2024, l'obligation portera sur tous les véhicules mis sur le marché.

Nous souhaitons anticiper cette réglementation et encourager l'achat de véhicules sûrs. C'est pourquoi le Gouvernement a déposé l'amendement n^o 5360 à l'article 25, que vous avez voté hier et dont l'adoption permettra de verser, dans le cadre des aides à l'acquisition de poids lourds propres, un bonus renforcé pour les poids lourds équipés d'un système avancé de détection des usagers vulnérables. Nous veillerons à la mise en œuvre très rapide de ce bonus, et pourrons évidemment associer les parlementaires qui le souhaitent à ce travail.

Je vous propose de poursuivre cette logique d'accompagnement et donc de retirer vos amendements, ce qui ne signifie pas que nous n'agissons pas, bien au contraire : en matière de développement du vélo et surtout de sécurité des cyclistes, je crois que nous avons beaucoup progressé. C'était nécessaire ; il faut continuer en ce sens.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sylvia Pinel.

Mme Sylvia Pinel. J'entends vos arguments. Nous avons d'ailleurs voté, hier, en faveur de ces amendements. Nous soutenons les mesures que vous défendez pour aménager les pistes cyclables, améliorer la signalisation des véhicules ou encore encourager le renouvellement de la flotte de poids lourds afin qu'ils soient équipés de ces dispositifs.

Mais vous avez vous-même rappelé le calendrier : nous sommes en avril 2021, et les dispositifs que vous envisagez prendront du temps pour monter en puissance. En attendant, nous pourrions renforcer le panel de solutions disponibles en créant la possibilité – je rappelle en effet qu'il ne s'agirait que d'une option –, pour les maires, de réguler la circulation des poids lourds en fonction des horaires et des types d'urbanisation. De telles mesures pourraient par exemple être prises dans les métropoles, où le trafic est dense : elles ne seraient pas forcément indiquées dans tous les territoires, mais devraient, précisément, être adaptées en fonction de la circulation.

Nous avons tous le souvenir triste et douloureux du tragique accident survenu à quelques pas de l'Assemblée nationale, à un moment de fort trafic, et de tous les drames que nous avons connus dans d'autres territoires. Je ne comprendrais pas que nous soyons incapables de donner aux maires la possibilité de restreindre, dans certains lieux ou quartiers, la circulation des poids lourds à certaines heures de la journée.

Il me semble que nous ferions œuvre utile en adoptant ces amendements, tout en continuant à soutenir les mesures défendues par le Gouvernement. Chers collègues, cette question est grave. Je vous invite à y réfléchir sérieusement. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LT, SOC, Agir ens et GDR. – M. Cédric Villani applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie Lebec.

Mme Marie Lebec. Je m'exprime au nom de ma collègue Yaël Braun-Pivet. Pour avoir connu, dans notre département des Yvelines, un accident similaire ayant coûté la vie à un jeune, nous sommes nous aussi très engagées sur cette question. Je salue les avancées annoncées par la ministre pour compléter les dispositifs adoptés dans la LOM : elles permettront de continuer à agir pour la protection des cyclistes et des piétons. C'est pourquoi, au nom de ma collègue, je retire son amendement.

(L'amendement n° 2843 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha.

M. Guillaume Gouffier-Cha. En tant qu'auteur d'un amendement similaire qui avait été examiné au cours de la discussion de la LOM et étant réellement attaché à ce dispositif, sur lequel nous devons avancer, je vis un moment un peu difficile. Je retirerai mon amendement dans quelques instants, ce qui n'est pas dans mes habitudes dans ce domaine, comme le savent notamment mes collègues du Club des élus nationaux pour le vélo.

Je le fais, parce que nous en discutons depuis des jours et que j'estime que votre engagement de progresser sur cette question est sincère. En revanche, je vous solliciterai pour que les collègues de tous bords qui sont sensibles à cette question soient associés le plus rapidement possible à l'élaboration de ces différents dispositifs, afin de vous aider à les rendre effectifs au plus vite, que ce soit dans le cadre de l'examen du présent projet de loi ou de celui du projet de loi 4D – différenciation, décentralisation, déconcentration et décomplexification – qui viendra ensuite.

Je retire donc mon amendement, sous réserve que vous vous engagiez à nous associer à ces travaux.

(L'amendement n° 5226 est retiré.)

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

M. Nicolas Turquois. Je suis sensible à l'argument de la sécurité des cyclistes. Nous avons tous dans nos circonscriptions des exemples terribles, parce qu'on est parfois mobilisé en tant qu'élu. Mais je crois que la réflexion sur la sécurité doit porter sur tous les territoires et à toutes les heures, et pas seulement sur les zones à faibles émissions. Certes, il y a des problèmes de trafic dans celles-ci à certains moments, mais je connais des petites villes de province qui n'en sont pas et où l'on retrouve ce type de problèmes dans certains quartiers ou à la sortie de certaines écoles. Ouvrir la possibilité de réglementer sur ce point à certains maires et pas à d'autres, c'est oublier que la sécurité doit être appréhendée dans son ensemble, comme le montre le plan vélo. Il s'agit aussi de développer les infrastructures permettant de mettre les cyclistes en sécurité. Ces amendements n'ont pas leur place dans ce texte : il faut travailler sur l'ensemble de la sécurité, et pas spécifiquement sur le cas des poids lourds dans les ZFE-m à certaines heures.

Mme la présidente. La parole est à Mme Maina Sage.

Mme Maina Sage. J'apporte mon soutien à cette série d'amendements, parce qu'ils vont pleinement dans le sens de tous les dispositifs mis en place pour répondre à cette problématique. Après avoir entendu les arguments de M. le rapporteur et de Mme la ministre, qui ont rappelé que beaucoup de choses se font déjà dans ce domaine, j'aimerais savoir pour quelle raison ils ne souhaitent pas ouvrir aux

maires la possibilité d'aménager leur réglementation pour y contribuer eux aussi. Ce serait au contraire complémentaire de toutes les actions que vous menez, madame la ministre ; ce serait même un moyen d'accélérer la mise en place du nouveau cadre en faveur de tous les pratiquants du vélo.

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

M. François-Michel Lambert. J'ai bien compris que certains critiquent le fait que ce dispositif soit réservé aux ZFE-m, mais outre que la création de ces zones, par définition de forte densité, a déjà incité à des initiatives positives et volontaristes de la part des élus locaux, cette critique n'est pas fondée puisqu'une fois installé, ce matériel de détection le restera évidemment quand les véhicules sortiront de ces zones. La mesure sera ainsi bénéfique à tous, chers collègues : le camion qui vient d'une ZFE-m et peut se retrouver devant une des écoles de votre circonscription sera dorénavant équipé.

Parallèlement à la dynamique du Gouvernement et de la commission en la matière, que je soutiens, il s'agit aussi par ces amendements de soutenir la dynamique des acteurs locaux. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LT.)*

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

M. Gérard Leseul. Après les arguments que je viens d'entendre, je ne comprends pas, madame la ministre, pourquoi vous avez admis cette possibilité pour les collectivités locales s'agissant des rues scolaires et rejetez maintenant nos amendements transpartisans.

Mme la présidente. La parole est à Mme Anissa Khedher.

Mme Anissa Khedher. Nos arguments ayant été pris en compte par Mme la ministre, je retire mon amendement. Je demeure néanmoins très attentive à ce qui va suivre.

(L'amendement n° 6308 est retiré.)

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Pour répondre à M. Gouffier-Cha, je confirme que bien évidemment, les parlementaires qui voudront être impliqués dans les suites que le Gouvernement donnera aux amendements votés hier le seront. Je m'y engage.

(Les amendements identiques n°s 1680, 2955, 3755 et 6787 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements identiques n°s 1675 de M. Charles de Courson et 4652 de M. Jean-Marie Sermier sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 1675 et 4652, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n°s 586, 2480, 4906 et 5412, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2480, 4906 et 5412 sont identiques.

Les amendements n°s 586 de M. Vincent Ledoux, 2480 de M. Yannick Haury et 4906 de M. François-Michel Lambert sont défendus.

La parole est à M. Yannick Favennec-Bécot, pour soutenir l'amendement n° 5412.

M. Yannick Favennec-Bécot. Cet amendement est défendu, mais j'en profite, madame la ministre, sans rallumer la mèche sur le sujet – que j'ai bien compris sensible – des véhicules de collection, pour terminer sur une note positive : même si je n'ai pas obtenu ce matin du Gouvernement les preuves d'amour attendues par 400 000 collectionneurs, j'ai tout de même noté que vous aviez accepté de recevoir personnellement le bureau de l'amicale parlementaire des amis des véhicules de collection pour avancer concrètement sur le sujet.

Mme Barbara Pompili, ministre. Non, non ! En plus, ce n'est pas gentil pour mon collègue Djebbari !

M. Jean-Paul Lecoq. Bien essayé ! (*Sourires*)

M. Yannick Favennec-Bécot. C'est pourtant ce que j'avais cru comprendre. C'est dommage : je voulais clore ce débat sur une note positive, et je pensais que vous aviez accepté de recevoir le bureau de notre amicale, à laquelle appartiennent aussi François-Michel Lambert et le rapporteur. J'espère que vous reviendrez sur cette position.

M. Jean-Paul Lecoq. Un petit effort ! (*Sourires*)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 6015, 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° 586, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 2480, 4906 et 5412, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 6015.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous partageons tous la volonté d'améliorer l'information des usagers sur les zones à faibles émissions mobilité. Cela passe notamment par les services numériques d'assistance aux déplacements. Cet amendement propose que lesdits services soient tenus d'informer les usagers sur les caractéristiques de ces zones et les alternatives à leurs déplacements occasionnels ou habituels ainsi que, bien entendu, aux transports carbonés.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 6015.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	95
Nombre de suffrages exprimés	93
Majorité absolue	47
Pour l'adoption	93
contre	0

(L'amendement n° 6015 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir les amendements n°s 6565 et 6564, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Jean-Charles Colas-Roy. De nombreux amendements concernant le forfait mobilité durable ou le télétravail ont été déclarés irrecevables. Ces deux amendements ont pour objectif de généraliser le télétravail en le rendant obligatoire, pour les « emplois éligibles à cette organisation du travail », au moins une journée par semaine dans les zones à faibles émissions mobilité. Si décarboner le secteur des transports est un enjeu en termes de motorisation des véhicules et de développement des infrastructures adaptées, c'est aussi un enjeu en termes de diminution du nombre de véhicules et de sobriété énergétique, et le télétravail peut y contribuer.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. La crise sanitaire a mis en avant la nécessité de déployer davantage le télétravail pour limiter les déplacements – ce qui n'exempte pas de suivre cette évolution avec beaucoup de lucidité et de s'assurer qu'elle puisse perdurer. Mais je pense que l'organisation du télétravail doit se faire au niveau de l'entreprise, et non pas des zones à faibles émissions mobilité ou des collectivités. C'est la raison pour laquelle j'émettrai un avis défavorable.

(Les amendements n°s 6565 et 6564, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Michels, pour soutenir l'amendement n° 2522.

M. Thierry Michels. Cet amendement propose de fournir une information générale et accessible au public, et mise à jour annuellement, sur l'ensemble des efforts financiers consentis par l'État et par les collectivités locales pour permettre la mise en œuvre des ZFE-m. Il s'agit d'une demande largement exprimée par nos concitoyens, à savoir celle de disposer d'un exposé clair sur qui paye quoi en matière de mesures liées aux nouvelles mobilités et de lutte contre les pollutions atmosphériques, ce qui leur permettrait de juger par eux-mêmes de l'effort collectif engagé et de sa pertinence par rapport aux services de mobilité qui leur sont accessibles.

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 7026, je suis saisie par le groupe Libertés et territoires d'une demande de scrutin public.

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

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 2522 ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je rappelle l'existence du site internet jechangemavoiture.gouv.fr, qui permet de prendre connaissance de toutes les aides nationales et locales pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion. On y trouve également un simulateur de primes. Je suis aussi très attachée à ce que les DREAL, les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement, renforcent les échanges avec les collectivités territoriales pour aider aux remplacements de véhicules grâce à la surprime à la conversion lorsqu'on habite ou travaille en ZFE-m. Pour ces deux raisons, je suis défavorable à cet amendement.

(L'amendement n° 2522 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Michels, pour soutenir l'amendement n° 2523.

M. Thierry Michels. Par cet amendement, je souhaite à nouveau attirer l'attention de notre assemblée sur les personnes ayant des besoins de mobilité spécifiques – je pense à nos aînés et aux personnes en situation de handicap. Je vais le retirer suite aux explications que vous m'avez fournies sur l'amendement précédent, madame la ministre, mais j'insiste sur l'importance d'informer toutes les populations des dispositifs existants et sur celle du respect des règles par les personnes chargées de les faire respecter, pour éviter les verbalisations parfois abusives des titulaires d'une carte de stationnement pour personne handicapée.

(L'amendement n° 2523 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 7026.

M. François-Michel Lambert. Je pense que c'est la première fois depuis le début de nos débats que nous allons parler de cette pollution atmosphérique en forte croissance qui tue, et surtout, je l'espère, prendre des dispositions en conséquence. Vous avez rappelé, madame la ministre, le nombre de personnes qui meurent de la pollution atmosphérique chaque année en France : on l'estime à 50 000, peut-être plus. Dans les ZFE-m, la moitié de la pollution atmosphérique est due au frottement des pneumatiques et surtout au freinage, les voitures étant de plus en plus lourdes. Vous n'avez pas voulu aborder ce problème, refusant de soumettre à un malus des véhicules au poids pourtant extrêmement élevé. En conséquence, la moitié des particules fines, dont la réduction est pourtant un de nos combats dans ce texte, proviendront encore du système de freinage de ces véhicules. Rappelons qu'un seul coup de frein peut avoir un impact bien supérieur à une circulation sur un ou deux kilomètres, selon les données de l'ADEME. Le freinage peut avoir des conséquences bien plus importantes en termes de pollution atmosphérique que tout ce que nous mettons en œuvre, puisque le problème concerne aussi les voitures électriques.

C'est pourquoi l'amendement propose qu'à compter du 1^{er} janvier 2025, soit appliqué un seuil d'autorisation d'accès aux ZFE-m en fonction du volume de microparticules émises par les véhicules. Au-delà de ce seuil, précisé dans l'amendement, l'accès leur serait interdit. La date du 1^{er} janvier 2025 laisse le temps de s'adapter – il existe d'ailleurs des solutions technologiques pour permettre aux véhicules, y compris ceux d'aujourd'hui, de capter ces microparticules et éviter qu'elles se libèrent dans l'atmosphère. N'attendons pas pour apporter une réponse de santé publique au problème : soyons à la hauteur des enjeux de santé publique et définis-

sons dès maintenant un niveau d'acceptabilité de la pollution atmosphérique causée par le système de freinage des voitures pénétrant dans ces zones.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Notre collègue Jean-Marie Sermier a déjà insisté tout à l'heure sur la nécessité d'avancer en ce qui concerne le système de freinage. Je crois avoir été très clair en disant qu'il fallait absolument faire évoluer, au niveau européen, la norme euro 7, afin de pouvoir prendre en compte les points que vous soulevez. Je suis convaincu que nous allons y arriver, mais il faut travailler à l'échelle européenne et ne pas se limiter à nos ZFE-m. C'est la principale raison pour laquelle j'émettrai un avis défavorable à votre amendement.

J'ai beaucoup d'amitié pour vous, cher François-Michel Lambert, mais je ne peux pas vous laisser dire que nous ne mettons pas en place de malus pour les véhicules les plus polluants. Je souhaite vous rappeler à quel point le malus CO₂ – qui se cumule avec le malus poids – a été alourdi, notamment dans le cadre de la dernière loi de finances. Je reconnais que nous sommes en désaccord sur le seuil, mais je tiens à redire que nous sommes l'un des premiers pays européens à instaurer un malus poids pour les véhicules de plus de 1 800 kg.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. La pollution aux particules due au freinage est un problème. C'est pourquoi les autorités françaises travaillent à ce que ce sujet soit traité dans la nouvelle norme euro 7. C'est ainsi que nous pourrions faire baisser les émissions de particules dues au freinage des automobiles, mais pas uniquement – le problème se pose aussi dans le métro. Actuellement, il n'existe pas de norme : il me semble donc très compliqué de mettre en place des restrictions de circulation dans les ZFE-m pour certains véhicules. Comment les identifier et définir quels véhicules pourront y accéder ou non ? Par des tests sur banc ? Tout cela me paraît très prématuré. Même s'il soulève une question qui est réelle et importante, votre amendement me semble donc inopérant à ce stade. Avis défavorable.

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

M. François-Michel Lambert. Pour répondre aux arguments de M. le rapporteur, permettez-moi simplement de rappeler la date mentionnée dans l'amendement, celle du 1^{er} janvier 2025. Si, entre-temps, l'Europe nous permet d'être plus efficaces et de dépasser l'objectif fixé par mon amendement, alors la disposition deviendra sans objet et des évolutions législatives interviendront.

Madame la ministre, le 1^{er} janvier 2025, cela nous laisse presque quatre ans ; nous avons largement le temps. Nous commençons à disposer d'éléments factuels pour trouver des indicateurs et des moyens de mesure afin de tenir l'objectif affiché dans l'amendement. Encore une fois, si les choses peuvent aller plus vite, l'amendement tombera. Effectivement, il ne concerne que les ZFE-m. Si la norme euro 7 va plus loin, alors tant mieux – mais pour l'instant, il n'y a rien.

Madame la ministre, symboliquement, si l'Assemblée nationale vote cet amendement, cela vous permettra d'exiger, dans le cadre des négociations européennes, un niveau à la hauteur des enjeux concernant la norme euro 7.

Monsieur le rapporteur, nous avons très souvent eu à voter des amendements plus symboliques qu'opérationnels...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Ah non !

M. François-Michel Lambert. Le mien est non seulement opérationnel – il fixe une date, 2025 –, mais il constitue également un symbole extrêmement fort pour servir Mme la ministre et le Gouvernement dans les négociations européennes. Voilà pourquoi je propose que nous l'adoptions.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Essayons simplement de regarder les choses en face : si nous réussissons – et nous le souhaitons – à intégrer la question des émissions de particules de freinage dans la norme euro 7, et si nous appliquons votre règle, tous les véhicules qui ne sont pas neufs seront interdits dans les ZFE-m à partir de 2025.

M. François-Michel Lambert. Non !

Mme Barbara Pompili, ministre. C'est absurde !

M. Pacôme Rupin et M. Vincent Thiébaud. À l'exception des véhicules de collection !

Mme Barbara Pompili, ministre. Il faut raison garder. Travaillons sur ce sujet qui est un réel enjeu de santé publique et dont nous reparlerons, mais votre amendement ne convient pas.

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

M. François-Michel Lambert. C'est un sujet un peu technique, mais Mme la maire de Paris a utilisé, pendant un an, un système de captation et je l'ai moi-même monté sur mon véhicule électrique, une Zoe, avec des résultats très probants. Les véhicules actuels, qu'ils soient modernes ou de collection, pourront sans problème être équipés de systèmes de captation. Par essence, les particules quittent le système de freinage, et on sait donc comment les récupérer. D'ici à 2025, nous pouvons y arriver – d'où cette date un peu éloignée, mais volontariste.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 7026.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	102
Nombre de suffrages exprimés	95
Majorité absolue	48
Pour l'adoption	10
contre	85

(L'amendement n° 7026 n'est pas adopté.)

Article 27 bis

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 3631, 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.

L'amendement n° 5273 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 5273, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 3631.

M. Gérard Leseul. Il s'agit d'évaluer la mise en place d'un dispositif de chèque « entretien réparation responsable », comme je l'avais évoqué en commission spéciale. Cela permettrait d'accompagner les ménages à faibles revenus dans l'entretien de leur véhicule, notamment dans le but de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Ce chèque « entretien réparation responsable » aurait une vertu : les personnes qui ne disposent pas de revenus suffisants pourraient être aidées et accompagnées pour bien entretenir leur véhicule. On le sait, un véhicule mal entretenu pollue malheureusement davantage ; il faut donc permettre un bon entretien et une bonne réparation des véhicules.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Votre amendement est satisfait : un certain nombre d'aides permettent en effet d'accompagner les publics les plus modestes dans la réparation de leur véhicule. Je pense notamment aux aides personnalisées au retour à l'emploi, avec des remboursements de frais liés aux réparations de véhicules qui peuvent monter jusqu'à 1 000 euros. Je tiens également à souligner le travail des caisses d'allocations familiales (CAF), qui mettent aussi en place des aides pour l'entretien et la réparation des véhicules. C'est notamment le cas de la CAF de l'Ardèche, qui a instauré une aide avec un montant maximum de 800 euros. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Votre amendement étant en effet satisfait, je vous demande de le retirer.

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

M. Gérard Leseul. Monsieur le rapporteur, j'espère que vous allez abonder les budgets des CAF. Si certaines rendent ce service, je ne suis pas sûr qu'elles le fassent toutes. En outre, je pense que formaliser ce chèque « entretien réparation responsable » enverrait un bon signal. Pardonnez-moi, mais je maintiens mon amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 3631.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	91
Nombre de suffrages exprimés	89
Majorité absolue	45
Pour l'adoption	10
contre	79

(L'amendement n° 3631 n'est pas adopté.)

(L'article 27 bis, amendé, est adopté.)

Article 28

Mme la présidente. Les amendements de suppression de l'article n^{os} 1023 de M. Michel Vialay et 3120 de M. Marc Le Fur sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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. Il est défavorable, madame la présidente.

(Les amendements identiques n^{os} 1023 et 3120 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 3681 et 6788, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 3681.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à aller plus loin que la situation actuelle.

Mme la présidente. L'amendement n^o 6788 de Mme Mathilde Panot est défendu.

(Les amendements n^{os} 3681 et 6788, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 5275 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n^o 5275, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Sylvia Pinel, pour soutenir l'amendement n^o 3228.

Mme Sylvia Pinel. Il s'agit de réduire la durée de l'expérimentation pour la mise en place de voies réservées à certaines catégories de véhicules en la ramenant de trois à deux ans. Une telle mesure me semble en effet de nature à inciter nos concitoyens à recourir à ce type de véhicules pour se déplacer.

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. Permettez-moi de rappeler que, grâce à l'article 35 de la loi LOM, cinq voies réservées sont en cours d'expérimentation. S'agissant de la durée, le caractère expérimental porte à la fois sur l'étude, la mise en place et le retour d'expérience, qui n'a pas obligatoirement vocation à durer trois ans. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n^o 3228 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n^o 5913.

M. Pacôme Rupin. Dans la même logique que ce que j'ai indiqué tout à l'heure, je pense qu'il ne faut pas créer de différences entre les ZFE-m et les autres zones. Cet amendement vise donc à étendre l'expérimentation des voies réservées à certaines catégories de véhicules à tout le territoire.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'amendement est satisfait ; avis défavorable.

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

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

(L'amendement n^o 5913 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour soutenir l'amendement n^o 3387.

Mme Valérie Beauvais. Cet amendement de ma collègue Nathalie Porte propose de compléter l'alinéa 3. Si l'expérimentation concernant la circulation de véhicules spécifiques sur des voies réservées est intéressante, il convient également d'apprécier – et on n'y pense pas toujours car on en parle moins – l'impact de la réduction des voies de circulation dédiées aux autres véhicules, notamment d'un point de vue environnemental, car cette mesure peut avoir pour conséquence de créer davantage d'embouteillages.

(L'amendement n^o 3387, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur l'article 28, 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^o 260 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n^o 260, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 5280 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n^o 5280, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 2310 de M. Marc Le Fur est défendu.

(L'amendement n^o 2310, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements identiques n^{os} 4636 de M. Jean-Marie Sermier, 7279 de M. Jean Lassalle et 7299 de M. Jean-Yves Bony sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 4636, 7279 et 7299, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 28, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	89
Nombre de suffrages exprimés	85
Majorité absolue	43
Pour l'adoption	81
contre	4

(L'article 28, amendé, est adopté.)

Après l'article 28

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements, n^{os} 2956, 772, 1883 et 3390, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 772, 1883 et 3390 sont identiques et font l'objet d'un sous-amendement n^o 7406.

La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel, pour soutenir l'amendement n^o 2956.

M. Pierre-Yves Bournazel. Il s'agit d'obliger les maires à mettre en place un plan de hiérarchisation de la voirie, dont l'objet serait d'abaisser la vitesse en agglomération et d'apaiser ainsi les relations entre les différents usagers. La réduction de la vitesse de circulation permet de limiter les accidents de la route ; le risque de mortalité est même fortement amoindri, passant de 90 % pour un piéton percuté à 50 kilomètres-heure par un véhicule à 50 % lorsque le véhicule roule à 30 kilomètres-heure. Ainsi, piétons et cyclistes pourront jouir d'un cadre urbain plus sécurisé et plus apaisé.

Cette dynamique, déjà à l'œuvre dans plusieurs centaines de villages et de villes de France, bénéficie en premier lieu aux publics les plus vulnérables : les enfants, les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. Ainsi apaisé, l'espace public favorise le développement des mobilités actives et douces qui concourt à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Mme la présidente. Les amendements identiques n^{os} 772 de M. Denis Masségli, 1883 de Mme Jennifer De Temmerman et 3390 de M. Régis Juanico sont défendus.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir le sous-amendement n^o 7406 à l'amendement n^o 772.

M. François-Michel Lambert. Il vise à mettre fin à un certain nombre de situations aberrantes, notamment dans la métropole d'Aix-Marseille-Provence, traversée par des portions de route sur lesquelles la vitesse est limitée à 120 kilomètres-heure alors que partout ailleurs, elle l'est à 90 ou 50 kilomètres-heure et que les amendements proposent une limitation à 30 kilomètres-heure. On ne doit pas pouvoir rouler à plus de 90 kilomètres-heure dans les zones à faibles émissions mobilité ou dans les espaces de même nature.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Ces amendements relatifs aux zones dans lesquelles la vitesse pourrait être limitée à 30 kilomètres-heure sont pleinement satisfaits, en particulier par l'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales, qui prévoit que « le maire peut, par arrêté

motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route ».

Ils visent aussi à ce que cette limitation concerne « 80 % ou plus de la voirie des agglomérations mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ». Pour ma part, je crois qu'il faut tenir compte des spécificités territoriales et laisser des marges de manœuvre aux élus locaux en la matière.

Le sous-amendement est également satisfait, car la vitesse en agglomération est déjà limitée à 90 kilomètres-heure.

En conséquence, je demande le retrait des amendements et du sous-amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Pour les mêmes raisons, je demande le retrait et je donnerai à défaut un avis défavorable. Le Gouvernement comprend l'objectif poursuivi, mais les mesures proposées paraissent disproportionnées.

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

M. François-Michel Lambert. Monsieur le ministre délégué, ce n'est pas « disproportionné » dès lors que la santé publique est en jeu !

Monsieur le rapporteur, nous sommes élus du même département, de la même agglomération, de la même métropole. Vous connaissez la RD 6 – route départementale 6 : de Gardanne à Trets, la vitesse maximale est fixée à 110 kilomètres-heure. De deux choses l'une : soit les règles dont vous parlez ne sont pas respectées, soit les éléments que l'on vous a communiqués pour vous prononcer sur mon sous-amendement comportent une petite erreur.

Quoi qu'il en soit, il existe encore des portions de route de quelques kilomètres, en pleine agglomération, sur lesquelles on peut rouler trop vite. Nous devons réagir. J'ai maintes fois interpellé Mme la présidente de la métropole et du département, qui refuse obstinément de changer la limitation de vitesse malgré le volontarisme de l'État – je tiens à rappeler que le sous-préfet souhaite réduire la vitesse maximale à 90 kilomètres-heure. Un élu local peut donc, s'il le souhaite, maintenir une limitation de vitesse à 110 kilomètres-heure, sur 10 kilomètres, en plein milieu d'une agglomération – agglomération qui se trouve être la plus polluée de France. Ce n'est pas acceptable. Il nous appartient donc de fixer des limites. C'est le sens de mon sous-amendement.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je connais bien la route que vous citez, monsieur Lambert – pas autant que vous, certes, puisqu'elle traverse votre circonscription. Elle se situe hors agglomération. J'ai bien précisé en m'exprimant sur votre sous-amendement que la limitation de vitesse à 90 kilomètres-heure valait « en agglomération ».

(L'amendement n^o 2956 n'est pas adopté.)

(Le sous-amendement n^o 7406 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 772, 1883 et 3390 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 5002.

Mme Aude Luquet. Monsieur le ministre délégué, j'ai déjà appelé votre attention à plusieurs reprises sur la question de la traversée des communes par les poids lourds.

Ils entrent dans les villes pour ne pas verser leur obole aux autoroutes ou pour éviter de parcourir quelques kilomètres supplémentaires.

M. Jean-Paul Lecoq. Supprimez les péages !

Mme Aude Luquet. Cela pose en particulier un problème de santé publique – nous en revenons à la pollution de l'air dont nous avons déjà parlé. Par exemple, l'artère centrale de Melun, commune que vous connaissez bien, est traversée par 4 000 poids lourds par jour. Certes, les maires peuvent régler par arrêté le transit dans leur commune, mais en l'espèce, il s'agit d'une route « à grande circulation », ce qui complique les choses.

Mon amendement vise à donner aux maires le pouvoir d'interdire tout transit de poids lourds dans leur ville, même sur une route « à grande circulation », après autorisation du préfet territorialement compétent.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. À défaut d'un retrait, l'avis sera défavorable. Je comprends parfaitement ce qui a motivé le dépôt de votre amendement, mais le problème doit, à mon sens, être résolu localement. Le ministre délégué aura l'occasion de s'exprimer.

J'insiste sur la nécessité de tenir compte des spécificités locales plutôt que de fixer les choses au niveau national ou par la loi. La disposition que vous proposez pourrait par exemple avoir des effets de bord en provoquant un report de la circulation des poids lourds sur des petites routes.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je connais bien ce sujet dont nous avons parlé à plusieurs reprises, madame la députée. Les routes « à grande circulation » permettent la continuité sur des itinéraires dits principaux, notamment pour délester le trafic et pour permettre la circulation de convois exceptionnels, de convois et de transports militaires, ou encore pour assurer la desserte économique des territoires. La liste de ces routes est fixée par décret pris après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies.

En l'espèce, je propose de renvoyer le problème à une concertation locale pour, le cas échéant, faire évoluer le schéma de circulation.

Je demande le retrait de l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Cela fait dix ans que je me bats sur le sujet ; dix ans que nous discutons avec les collectivités territoriales ; dix ans que nous parlons aux préfets. Dix ans sans résultats.

M. le rapporteur nous incite à régler le problème localement. Depuis que je suis députée – j'ai été élue en 2017 –, j'essaie de faire avancer ce dossier, sachant que de nombreuses infrastructures alternatives – routes, autoroutes – existent et permettraient un contournement de la commune. Vous me

renvoyez vers le local, mais le local me renvoie vers l'État. On tourne en rond. Venez avenue Thiers à Melun : 4 000 poids lourds y passent par jour ! Je ne comprends pas que tout le monde se renvoie la balle. Prenons une décision pour nos concitoyens et leur santé. Je ne retire pas mon amendement. *(Mme Nadia Essayan applaudit.)*

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je suis totalement solidaire avec ma collègue. L'agglomération havraise est dans la même situation, avec un péage *intra muros*. Les poids lourds sont obligés de prendre la route nationale et les petites routes qui traversent des villages pour économiser le faible coût du péage. Et je vous rappelle que Le Havre est un port : vous imaginez le nombre de poids lourds concernés.

Je me bats depuis des années, pour ne pas dire des dizaines d'années, pour supprimer ce péage – et je ne parle pas de ceux des ponts de Normandie et de Tancarville. Au Havre, on ne peut ni entrer ni sortir sans avoir payé. C'est la ville la plus chère de France pour la circulation. Je ne sais plus qui en est le maire *(Sourires)*, mais il ne fait pas ce qu'il faut pour qu'il en soit autrement.

Lorsqu'il n'y a pas d'alternative, ni autoroute, ni itinéraire de contournement, il n'y a pas le choix – il faut bien que la vie économique se poursuive ; mais lorsqu'une autoroute existe, qu'il y a des deux fois deux voies qui permettent de sécuriser toute la population, il faut peut-être, monsieur le ministre délégué, remettre en question la tradition française du péage systématique sur les autoroutes pour favoriser la tranquillité et la sécurité de nos concitoyens et permettre aux piétons et aux cyclistes de nos villages de vivre en paix.

M. Gérard Leseul. Très bien !

Mme la présidente. Nous sommes tous ici attachés à nos élus locaux. *(Sourires.)*

M. Jean-Paul Lecoq. Mais moi, je ne suis pas attaché à Édouard Philippe ! *(Sourires.)*

Mme Nadia Essayan. Votez pour !

(L'amendement n° 5002 n'est pas adopté.)

Mme Nadia Essayan. C'était pourtant un amendement essentiel !

Mme la présidente. Les amendements identiques n° 2074 de M. Jean-Yves Bony et 5209 de M. Jean Lassalle sont défendus.

(Les amendements identiques n° 2074 et 5209, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie Lebec, pour soutenir l'amendement n° 7211, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 7329.

Mme Marie Lebec. Cet amendement de Mme Sylvie Charrière et du groupe La République en marche vise à permettre que le préfet de police, qui disposera du pouvoir de police sur les voies olympiques provisoires conformément à l'article 3 de l'ordonnance du 20 mars 2019 relative aux voies réservées et à la police de la circulation pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024, puisse, en fonction des circonstances, autoriser la circulation sur ces voies de certaines catégories de véhicules comme les transports

publics, les véhicules de transports mis à disposition des personnes à mobilité réduite ou les taxis. Cette évolution serait utile au bon déroulement des Jeux.

Mme la présidente. Le sous-amendement rédactionnel n° 7329 de M. le rapporteur est défendu.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Il est favorable à l'adoption de l'amendement sous-amendé.

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur, j'avais bien compris que vous étiez favorable à l'amendement une fois sous-amendé.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. En effet, et j'insiste sur un point : le projet de loi que nous examinons facilitera la mobilité décarbonée durant les Jeux olympiques et paralympiques qui sont une véritable fierté nationale.

(Le sous-amendement n° 7329 est adopté.)

(L'amendement n° 7211, sous-amendé, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements identiques, n°s 1740, 1823, 2891, 2953, 3525, 3752, 4799, 5224, 6306 et 6559.

Les amendements n°s 1740 de Mme Emmanuelle Anthoine, 1823 de M. Guy Bricout et 2891 de Mme Valérie Bazin-Malgras sont défendus.

La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel, pour soutenir l'amendement n° 2953.

M. Pierre-Yves Bournazel. Il vise à relever le montant des investissements publics dédiés au financement des infrastructures cyclables, en complément des investissements déjà consentis par les collectivités territoriales. L'objectif que s'est fixé la France lors de l'annonce du plan vélo national, en 2018, est d'atteindre une part modale de 9 % en 2024, soit un triplement par rapport à aujourd'hui.

Pour ce faire, le Gouvernement s'est doté d'un plan vélo financé par un fonds de 350 millions d'euros sur sept ans, soit 50 millions d'euros par an. Cependant, comme chacun le constate aujourd'hui, le développement du vélo a changé d'échelle ces dernières années, et plus encore ces derniers mois. Cette dynamique doit être accompagnée, comme en témoigne l'engouement pour les appels à projet « vélo et territoires ». Nous devons aller plus vite et plus loin. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Agir ens.)*

Mme la présidente. L'amendement n° 3525 de M. Stéphane Viry est défendu.

La parole est à Mme Chantal Jourdan, pour soutenir l'amendement n° 3752.

Mme Chantal Jourdan. Il s'agit d'un amendement identique aux précédents, auquel nos collègues Marietta Karamanli et Régis Juanico tiennent beaucoup et qui vise à soutenir et amplifier le plan vélo.

Mme la présidente. L'amendement n° 4799 de M. Paul-André Colombani est défendu.

La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha, pour soutenir l'amendement n° 5224.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Notre objectif commun est bien de tripler la part des déplacements à vélo d'ici à 2024 en passant de 3 à 9 %. Avec les membres du club des élus nationaux pour le vélo, nous voulons que notre pays tienne son engagement. En déposant cet amendement, nous demandons que l'État se fixe pour objectif d'accompagner les collectivités dans la création d'infrastructures cyclables.

Le plan vélo de 350 millions d'euros sur sept ans, abondé de 100 millions d'euros, n'est pas suffisant pour atteindre les 9 % en trois ans. Il va falloir faire plus et soutenir davantage les collectivités. Il ne s'agit pas seulement d'infrastructures, mais aussi d'autres programmes, comme le programme « savoir rouler à vélo », qu'il faut pouvoir initier et développer pour les futures générations.

Monsieur le ministre délégué, je me permets d'aborder la question de la filière vélo que nous voulions évoquer avec vous – notre amendement a malheureusement été déclaré irrecevable. Les membres du club des élus nationaux pour le vélo pensent que nous devons avancer vers la création d'une filière stratégique du vélo dans notre pays.

Mme Maina Sage. Absolument !

M. Guillaume Gouffier-Cha. Aujourd'hui, tous les éléments et tous les acteurs sont réunis pour que nous puissions le faire.

Mme la présidente. Les amendements identiques n°s 6306 de Mme Anissa Khedher et 6559 de M. Jean-Charles Colas-Roy sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous partageons tous la volonté de massifier les investissements dans nos territoires en vue de développer les infrastructures vélo. Je pense que nous sommes parvenus à atteindre cet objectif ; il faut le maintenir avec beaucoup de détermination. Dans le cadre du plan vélo, 350 millions d'euros ont été déployés. S'y ajoutent les 100 millions d'euros prévus dans le cadre du plan de relance – 50 millions d'euros en 2021 et autant en 2022. Je rappelle aussi que des dispositifs ont été créés au plus près de nos territoires pour soutenir cette politique, notamment au travers de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) et que beaucoup a été fait, notamment par M. le ministre délégué, *via* les contrats de plan État-région. L'ADEME réalise également un excellent travail avec son appel à projets « Vélo et territoires ».

Je pense donc que les amendements sont satisfaits. À nous désormais, en tant que députés, quelle que soit notre couleur politique, d'être ambassadeurs de cette démarche et de promouvoir dans nos circonscriptions les dispositifs existants. Demande de retrait pour l'ensemble des amendements.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. La crise sanitaire a eu pour corollaire une amplification significative de la pratique du vélo : + 27 % en 2020. Un accompagnement spécifique a été mis en œuvre par l'État : le coup de pouce vélo de 50 euros pour la réparation, qui a d'ores et déjà permis de financer plus d'un million de réparations ; la création de plus de 600 kilomètres de « coronapistes », comme on dit ; le plan de relance, qui mobilise sur les deux prochaines années 200 millions d'euros à l'usage des collectivités.

Cela a été dit, il faut aller plus loin. Cela passe notamment par apprendre aux enfants la maîtrise du vélo. Il nous a paru nécessaire de financer un programme d'appui et de formation aux éducateurs qui interviennent auprès des enfants, raison pour laquelle nous finançons le programme Génération vélo, doté de 21 millions d'euros et cofinancé par les certificats d'économie d'énergie (CEE), en vue de former 800 000 enfant du niveau élémentaire. Ce financement est mobilisé pour trois ans et assoit une volonté durable qui permettra aux collectivités d'avancer.

Je partage, monsieur Gouffier-Cha, votre ambition de regarder les enjeux de la filière. Elle commence à se constituer, par bouts. Il faudra avoir une vision un peu plus holiste des choses : je propose de regarder cela ensemble dans les mois à venir.

Le programme que nous proposons, Génération vélo, remplit l'objectif poursuivi par les amendements. C'est donc une demande de retrait ou, à défaut, un avis défavorable.

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

M. Vincent Thiébaud. J'appuie le propos du ministre et du rapporteur, en saluant les actions menées par le Gouvernement. Je remercie le ministre, car j'ai soutenu un projet de piste cyclable dans ma circonscription et, sur un budget de 1,4 million, l'État participe à hauteur de plus de 500 000 euros, ce qui prouve son engagement sur ces projets. Le groupe La République en marche votera contre ces amendements. Nous soutiendrons les actions en cours dans nos territoires.

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jourdan.

Mme Chantal Jourdan. Nous reconnaissons les efforts qui ont été faits, mais notre amendement vise à ancrer ce plan vélo. Selon l'ADEME, l'effort d'investissement doit être renforcé pour atteindre 30 euros par habitant et par an. Nous maintenons donc notre amendement pour demander plus.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Je tiens à saluer les annonces qui viennent d'être faites par le ministre sur le lancement du programme Génération vélo, qui doit nous permettre de déployer le plan Savoir rouler à vélo. C'est une réelle avancée.

Par ailleurs, je le remercie de son engagement de travailler sur la filière vélo. C'est certainement le grand enjeu qui reste devant nous pour développer encore le vélo. Je retire donc cet amendement assez incantatoire et sans obligation réelle. Nous pourrions revenir en loi de finances sur les objectifs d'augmentation des crédits.

(L'amendement n° 5224 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel.

M. Pierre-Yves Bournazel. Je note avec satisfaction les propos du ministre et le remercie de son engagement. Je pense que l'apprentissage du vélo devrait être universel, dans toutes les écoles. Combien d'enfants le plan qui vient d'être annoncé va-t-il toucher et à quel âge ? Il faut développer les infrastructures, mais aussi les sécuriser : beaucoup de gens souhaitent utiliser un vélo mais craignent les questions de sécurité. C'est un premier frein. Le second

frein à lever, c'est qu'il faut permettre à tous les enfants de France, quels que soient leur quartier, leur condition sociale, leur origine, de pratiquer le vélo. J'aimerais donc des réponses complémentaires.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je vous remercie pour ces mots. L'objectif est bien de traiter une classe d'âge, juste avant l'entrée au collège par exemple. Cela peut se faire à l'école, mais aussi dans le cadre extrascolaire, à l'aide de beaucoup d'associations qui sont très engagées et ont beaucoup de compétences. Ma collègue ministre des sports Roxana Maracineanu a coconstruit ce plan avec nous.

(Les amendements identiques n° 1740, 1823, 2891, 2953, 3525, 3752, 4799, 6306 et 6559 ne sont pas adoptés.)

Article 29

Mme la présidente. L'amendement n° 5281 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 5281, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Petit, pour soutenir l'amendement n° 2854.

Mme Valérie Petit. C'est quelque chose que vous avez tous vécu, mes chers collègues : vous prenez le TER le matin et vous vous apercevez que les tarifs ont encore augmenté. Cela vous met un peu en colère et vous vous interrogez : que s'est-il passé et qui est responsable de cette hausse des tarifs ? Est-ce la SNCF, la région ? Je pense que vous avez raison de vous interroger et de demander une plus grande transparence sur l'origine de ces variations de tarif. C'est pourquoi le présent amendement demande que toute la transparence soit faite auprès des citoyens sur les hausses tarifaires s'agissant du TER.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous partageons tous la volonté d'une plus grande transparence sur l'évolution tarifaire. Cela dit, et je crois que M. le ministre ne me contredira pas puisque c'est lui qui en a défendu le principe lorsqu'il était rapporteur sur le pacte ferroviaire de juin 2018, une consultation est prévue pour faire toute la lumière sur cette évolution tarifaire. Je comprends de vos propos que cela ne s'applique pas comme nous l'avions souhaité dans le cadre de cette réforme ; à nous de suivre cela avec beaucoup d'exigence, mais il ne semble pas nécessaire d'inscrire cet objectif dans la loi. Ce sera donc une demande de retrait.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je confirme ce que vient de dire M. le rapporteur sur l'obligation pour les collectivités de mettre en place des tarifs réduits. C'est une mesure importante du pacte ferroviaire. Elle a été appliquée. Ensuite, le Gouvernement a demandé à la SNCF de faire la transparence tarifaire dès l'été, et d'avoir aussi une grille tarifaire plus lisible, notamment pour les lignes d'aménagement du territoire au sens large. Ce travail est en cours et concourt à votre objectif, d'où ma demande de retrait – à défaut, avis défavorable.

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

Mme Valérie Petit. Je vais retirer l'amendement, en comptant sur votre force de conviction, monsieur le ministre, auprès de la SNCF, car pour l'instant, la réforme n'a pas de traduction concrète pour les usagers.

(L'amendement n° 2854 est retiré.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 724 de Mme Laurence Trastour-Isnart et 3388 de Mme Nathalie Porte sont défendus.

(Les amendements n°s 724 et 3388, 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°s 874 et 3649, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 874.

M. Pierre Vatin. Il s'agit, à la suite d'une suggestion de la Convention citoyenne, de permettre aux régions d'organiser l'intermodalité des titres de transport afin d'avoir un titre pour les transports auxquels la région participe.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 3649.

M. Gérard Leseul. Si nous voulons pousser l'intermodalité, il faut en effet favoriser une connectique ou compatibilité des titres de transport. C'est ce que nous proposons. C'est pour nous un moyen évident de favoriser la compatibilité des trajets longs et courts, et l'ensemble des mobilités propres.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est l'occasion de rappeler le travail que nous avons mené ensemble dans la loi d'orientation des mobilités afin d'œuvrer en faveur de cette multimodalité, notamment sur le plan du numérique, puisque nous avons rendu possible un modèle qui fera, je le sais, référence au niveau européen, sur l'ouverture des données et le développement de solutions intermodales. Le cadre de la LOM permet déjà de déployer cette multimodalité.

Sur un plan plus technique, la difficulté de votre amendement est qu'il ne concerne que le ferroviaire. Or je crois qu'il faut que l'ensemble des modes soient concernés par l'objectif que vous poursuivez.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je souscris à ce que vient de dire M. le rapporteur. En outre, nous montons un programme de soutien aux collectivités, notamment les régions, pour mettre en place ce type de services d'intermodalité –autour de 2 millions d'euros, par le biais aussi des CEE. Demande de retrait.

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

M. Pierre Vatin. J'espère que nous pouvons avoir la certitude que cela se mettra en place un jour.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Ça ne posera pas de difficultés !

(Les amendements n°s 874 et 3649, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(L'article 29, amendé, est adopté.)

Après l'article 29

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 1758 et 5284, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 1758 de M. Jean-Luc Bourgeaux est défendu.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 5284.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Notre volonté est de promouvoir le covoiturage, en travaillant notamment sur les critères tarifaires, de manière que ce soit plus abordable. Avis défavorable sur l'amendement n° 1758.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Avis défavorable sur l'amendement n° 1758 et favorable sur l'amendement « marketing » de M. le rapporteur.

(L'amendement n° 1758 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 5284 est adopté.)

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

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite 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 treize heures.)

Le Directeur
SERGE EZDRA