

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

240^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du vendredi 9 avril 2021

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME LAETITIA SAINT-PAUL

1. Lutte contre le dérèglement climatique (p. 3967)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 3967)

Article 25 (*suite*) (p. 3967)

Amendement n° 6211

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

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique

Amendements n°s 4599, 5760, 6213, 6212, 6357, 7205

Sous-amendement n° 7375

Amendements n°s 6555, 6556

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

Amendements n°s 5360, 5903

Sous-amendement n° 7398

Après l'article 25 (p. 3978)

Amendements n°s 6558, 1733, 2721, 2951, 3144, 3756, 4040, 4803, 4825, 5222, 6310, 1735, 2952, 3753, 4802, 4826, 5223

Suspension et reprise de la séance (p. 3980)

Article 26 (p. 3980)

M. Pierre-Yves Bournazel

M. Jean-Paul Lecoq

Amendements n°s 2026, 1731, 1745, 1777, 2957, 4043, 5213, 6784, 722, 1746, 2958, 3064, 3527, 4044, 4354, 4696, 5215, 3391, 5912, 6561, 5902, 6560, 1358, 1781, 5969, 6289, 154, 1427, 4138, 7207, 2067, 2300, 3179, 5070

Après l'article 26 (p. 3984)

Amendements n°s 5110, 4523, 783, 1791, 1965, 3562, 6563, 6786, 6992, 4228, 4232, 5862, 6215, 3801, 6577, 2946, 3797, 6578, 3804, 6576, 5366 rectifié, 4173, 4174, 5263, 6329, 3618, 6327, 7206

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 3992)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTENCE DE MME LAETITIA SAINT-PAUL

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une 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. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 6211 à l'article 25.

Article 25

(suite)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n^o 6211.

M. Jean-Luc Fugit. Avant la levée de la séance de cet après-midi, nous avons évoqué, en guise d'apéritif, l'idée de renforcer la trajectoire de réduction des émissions de dioxyde de carbone pour les véhicules particuliers – une trajectoire définie par la loi d'orientation des mobilités, la LOM. Je propose ici de le faire pour les véhicules utilitaires légers (VUL), en ajoutant un jalon intermédiaire en 2035, année à partir de laquelle les VUL neufs utilisant exclusivement des énergies fossiles ne pourraient plus être vendus. Il faut tenir compte du fait que les constructeurs disposent ici de moins de solutions alternatives que pour les véhicules particuliers.

L'idée est de faire baisser plus rapidement à la fois les émissions de dioxyde de carbone et les émissions d'oxydes d'azote. Je rappelle que, dans les agglomérations, les VUL jouent malheureusement un rôle non négligeable dans l'émission d'oxydes d'azote, un rôle presque aussi important que les véhicules particuliers – certes plus nombreux. Aussi, pour me résumer, en nous montrant plus ambitieux, nous pourrions à

la fois, sur le plan climatique, diminuer plus fortement les émissions de dioxyde de carbone et, sur le plan sanitaire, celles d'oxydes d'azote.

M. Damien Pichereau. Très bien !

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

M. Jean-Marc Zulesi, *rapporteur de la commission spéciale pour le titre III.* Il a déjà été question des véhicules utilitaires légers lors de l'examen de l'amendement n^o 7204 de Damien Adam ; on a alors évoqué les travaux menés par notre collègue Millienne au sein de la *taskforce* pour la transition énergétique du transport routier de marchandises et de voyageurs, chargée d'accompagner l'ensemble des acteurs de la filière. La trajectoire définie par la LOM visant à interdire la vente de véhicules à énergie fossile d'ici à 2040 me paraît très ambitieuse et il me paraît complexe, à ce stade, de décaler cet objectif à 2035. C'est pourquoi je vous invite à retirer votre amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

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.* Le Gouvernement partage bien sûr l'objectif de décarbonation des transports terrestres. Votre amendement porte sur les véhicules utilisant exclusivement des énergies fossiles. Or, déjà, la plupart des carburants essence et diesel incorporent une part de biocarburant, et du biogaz est injecté dans les réseaux de gaz qui alimentent les points d'avitaillement. Aussi la portée de votre amendement n'est-elle pas certaine.

Par ailleurs, il ne paraît pas nécessaire d'inscrire dans la loi un jalon supplémentaire cinq ans avant la date fixée par la LOM pour la fin de la vente des VUL utilisant des énergies fossiles. C'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement.

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

M. Jean-Luc Fugit. Il est dommage que nos points de vue ne convergent pas. D'ailleurs, si je puis me permettre, monsieur le rapporteur, votre argumentation manque un tout petit peu de rigueur sur un point : par cet amendement, nous ne proposons pas de « décaler » l'objectif de 2040 à 2035, mais d'ajouter un jalon consistant, en 2035, à ne plus vendre de VUL fonctionnant à 100 % au diesel ou à l'essence.

Cela dit, n'épilobons pas : je retire mon amendement. J'espère seulement que nous ne nous trompons pas de trajectoire. Je rappelle en effet que l'article 73 de la LOM prévoit qu'un rapport d'évaluation sera remis tous les cinq ans par l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) – dont le président, notre collègue Villani, est ici présent. Le premier rapport doit par conséquent être publié en 2024. J'espère que ces évalu-

tions montreront que nous suivons la bonne trajectoire, mais peut-être montreront-elles également que nous aurions pu aller encore un peu plus vite. (M. Cédric Villani applaudit.)

(L'amendement n° 6211 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement n° 4599.

M. Damien Pichereau. Il vise à fixer un objectif de 100 000 véhicules rétrofités d'ici à 2030. Je suppose que beaucoup, ici, savent ce qu'est le rétrofitage : il s'agit simplement du remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique et une batterie. Nous devrions disposer dans les jours à venir d'un rapport de l'Agence de la transition écologique (ADEME) confirmant que c'est une solution écologique. Mais il s'agit également d'une solution sociale puisque son coût est inférieur à l'achat d'un véhicule électrique neuf.

Enfin, économiquement, la France peut devenir un leader européen de cette technologie puisque, grâce à la réglementation française qui est précurseur, nous avons énormément de start-up qui travaillent sur la question. Toutefois, à cause de la crise, celles-ci ont beaucoup de mal à lever des fonds, notamment pour payer l'homologation. Aussi faut-il leur envoyer un signal – objet de cet amendement. Il serait judicieux de les intégrer non seulement dans ce texte, mais aussi, au-delà de la prime à la conversion, dans le plan de relance. (M. Richard Lioger applaudit.)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je partage votre volonté de développer le rétrofitage, et c'est d'ailleurs pourquoi, avec vous, nous avons fait évoluer l'arrêté du 13 mars 2020, afin de promouvoir les véhicules rétrofités. Il y a, derrière, toute une filière et l'occasion d'en faire une fierté française. Je ne pense toutefois pas nécessaire d'inscrire dans la loi l'objectif que vous voulez fixer ; il faudrait plutôt travailler sur des dispositifs d'accompagnement financier. Tel est l'objet d'un amendement que je vous présenterai dans un moment, qui vise notamment à ouvrir la prime à la conversion à ce type d'activité. C'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement, ou alors j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Vous travaillez depuis longtemps, monsieur Pichereau, sur le rétrofitage des véhicules. D'ailleurs, vous avez largement contribué à l'évolution de l'arrêté du 13 mars 2020, le rapporteur l'a mentionné, grâce auquel, désormais, le rétrofitage d'un véhicule est officiellement autorisé de manière simplifiée. Nous souhaitons développer cette filière car elle peut également apporter des solutions dans la mise en place des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) que nous évoquerons lorsque nous examinerons l'article 27. Ainsi, des personnes qui n'ont pas énormément de moyens pourront transformer leur véhicule thermique en véhicule électrique et, pour cela, l'État attribue une prime au rétrofitage, instaurée l'été dernier et qui peut atteindre 5 000 euros. C'est un pas que nous voulions faire pour soutenir le développement du rétrofitage.

Nous nous inscrivons d'une certaine manière dans l'économie circulaire, en conformité avec le principe de réutilisation des véhicules. Nous voulons donc vraiment mettre cette filière en marche. En revanche, fixer dans la loi des objectifs aussi spécifiques et sans avoir le recul suffisant pour

apprécier le potentiel de cette pratique, pour savoir jusqu'où nous pouvons aller, me paraît un peu précipité et donc pas forcément opportun. C'est la raison pour laquelle je vous invite à retirer votre amendement. Reste que vous pouvez compter sur le Gouvernement pour pousser au développement de cette filière, qui a vraiment un potentiel et un avenir dans le cadre de la politique du développement de véhicules moins sales.

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

M. François-Michel Lambert. Le rétrofitage devrait en effet être une stratégie à développer. Avec toute l'amitié et tout le respect que j'ai pour notre collègue Pichereau, on pourrait croire ambitieux l'objectif consistant à fixer à 100 000 le nombre de véhicules rétrofités d'ici à 2030, mais cela ne représente que 10 000 véhicules par an... C'est sans doute envisageable la première année mais, comme tout monte en puissance – on le constate en ce moment avec les vaccins –, on pourrait plutôt viser 1 million de véhicules.

Merci, madame la ministre, d'avoir rappelé que cette pratique relève de l'économie circulaire. N'oublions jamais qu'une voiture, c'est sept fois son poids en énergie et en matière première consommée. Toute voiture dont on peut prolonger l'utilisation en la rétrofitant, c'est autant de matière et d'énergie fossile qui ne seront pas utilisées par ailleurs, et donc autant d'effets bénéfiques du point de vue du climat.

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

M. Damien Pichereau. Je vous propose que nous nous donnions rendez-vous, madame la ministre : vous soutenez la demande, ce qui est une bonne chose, mais il faudra aussi soutenir l'offre et aider au plus près la filière. En attendant, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 4599 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Delpon, pour soutenir l'amendement n° 5760.

M. Michel Delpon. Il vise à intégrer, parmi les objectifs fixés par la LOM de 2019, le déploiement de 400 stations de recharge à hydrogène d'ici à 2030, pour accompagner la décarbonation du parc de véhicules neufs prévue à l'article 25.

On trouve aujourd'hui 57 installations de recharge à hydrogène ouvertes dédiées à la mobilité terrestre, situées surtout aux extrémités de l'Hexagone et en région parisienne, ce qui laisse d'immenses zones blanches. La carte des projets d'ouverture de plus de 120 stations montre un maillage qui se densifie.

L'objectif premier est de couvrir tout le territoire. Un tel réseau serait suffisant pour nombre de transporteurs, de grands voyageurs professionnels voire privés, dont les véhicules électriques – lourds et légers – à pile à hydrogène sont dotés d'une autonomie variant désormais de 400 à 800 kilomètres. La multiplication des sites d'avitaillement aura un effet boule de neige, rendant visibles auprès du public les véhicules exploitant cette énergie et la croissance de leur nombre sur les routes.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Merci, cher collègue, pour votre implication de longue date sur cette question. Je rappelle que vous coprésidez le groupe d'études sur l'hydro-

gène. Vous défendez cette énergie depuis le début de la législature avec une pugnacité grâce à laquelle, notamment, le plan de relance s'est révélé aussi ambitieux : plus de 7 milliards d'euros consacrés à ce secteur, c'est inédit. Or nous devrions plutôt nous employer à animer ce plan de relance. Je vous propose donc de retirer votre amendement afin que nous nous concentrons sur ce que j'appelle le « service après vote ».

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Après un député très investi dans le rétrofitage, nous avons un député très investi dans le développement de la filière hydrogène, qui est en effet une filière d'avenir dans laquelle nous investissons beaucoup – 7 milliards d'euros, le rapporteur vient de le rappeler. Nous entendons ainsi la développer en France afin de produire notre hydrogène. Il s'agira ensuite de développer non seulement les mobilités mais également les processus industriels reposant sur l'hydrogène.

Il apparaît néanmoins prématuré de fixer arbitrairement un objectif d'implantation de stations-service sans qu'une étude approfondie ait été réalisée en amont. De plus, les premiers projets de production d'hydrogène et de distribution pour la mobilité n'ont pas eux-mêmes encore fait l'objet d'une évaluation. Le nombre, l'emplacement, le type de station, la pression de distribution devront être définis en fonction de l'avancement des projets relatifs à la mobilité lourde à hydrogène.

Par ailleurs, en prévision de la prochaine révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), des travaux seront lancés pour évaluer les caractéristiques qui permettront de structurer un réseau de distribution d'hydrogène décarboné destiné à la mobilité lourde. Ces travaux prendront en considération la montée en puissance de la filière hydrogène. Ce type de sujet est par nature traité dans la PPE, qui inclut une stratégie de développement de la mobilité propre.

Je rappelle en outre que le Parlement examinera avant le mois de juillet 2023 un nouveau projet de loi relatif à l'énergie et au climat, qui orientera les révisions de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et de la PPE, et qui pourra donner lieu à des débats approfondis, en particulier sur cette importante question de l'hydrogène. Je vous demande donc de retirer votre amendement ; sinon, j'émets un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Delpon.

M. Michel Delpon. Le tout-batterie ne fonctionnera pas, notamment pour les poids lourds. Sachez que les moteurs diesel des camions frigorifiques ne sont assujettis à aucune norme antipollution. Ils seront donc obligés de passer à l'hydrogène. Je retire mon amendement, qui se voulait une forme d'alerte : les poids lourds seront les premiers à devoir utiliser cette technologie de rupture. (*Mme Natalia Pouzyreff-applaudit.*)

M. Damien Pichereau. Bravo !

(*L'amendement n° 5760 est retiré.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 6213.

M. Jean-Luc Fugit. Comme Mme la ministre l'a rappelé, nous avons inscrit dans la LOM l'objectif de décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici à 2050. Cet

objectif repose sur la notion de cycle carbone de l'énergie utilisée, qui permet de tenir compte de la neutralité carbone de certaines énergies, du fait de leur cycle. Il est en effet important de faire la distinction entre les énergies fossiles, dont l'extraction et l'utilisation émettent de nouvelles quantités de CO₂ dans l'atmosphère, et les énergies non fossiles mais carbonées, produites à partir de biomasse, dont le cycle beaucoup plus court permet de stocker du carbone.

Or les étapes intermédiaires de la LOM ne prennent pas cette différenciation en considération, ce qui peut freiner le développement de certains véhicules, notamment ceux fonctionnant au biogaz ou aux biocarburants avancés – j'insiste sur ce dernier terme. Pour y remédier, je propose d'inscrire, parmi les objectifs intermédiaires de la LOM, celui de développer des véhicules à biogaz ou à biocarburants avancés – c'est-à-dire de deuxième et de troisième générations –, lesquels ont toute leur place dans la conversion des transports terrestres, notamment pour la mobilité lourde, et dont la production donne lieu à des projets structurants pour les territoires. Je pense, entre autres techniques, à la méthanisation, qui peut apporter de la valeur à nos agriculteurs, qui en ont plus que jamais besoin.

Ce développement devra cependant s'accompagner d'une grande vigilance à l'échelle locale, pour s'assurer que la destination première des terres n'est pas détournée, mais aussi pour éviter les rejets de polluants dans l'air – car, on le sait, certaines installations peuvent être défectueuses.

J'espère que cet amendement aura lui-même une durée de vie assez longue...

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Si je partage la volonté que vous exprimez, votre demande est parfaitement satisfaite, notamment par la PPE, qui fixe déjà ces objectifs. C'est la raison pour laquelle je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, j'émets 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. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit. Je retire mon amendement, même si j'estime que nous devons encore faire des efforts dans le cadre de notre contribution aux objectifs européens en matière de climat et d'énergie, qui sera révisée en 2023. Nous avons une divergence sur ce point, mais continuons à y travailler.

(*L'amendement n° 6213 est retiré.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 6212, 6357 et 7205, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 6357 et 7205 sont identiques et font l'objet d'un sous-amendement n° 7375.

Sur ces deux amendements identiques, 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° 6212.

M. Jean-Luc Fugit. Il y a deux ans, dans la LOM, nous avons prévu de mettre fin, d'ici à 2040, à la vente de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles. Par cet amendement, je propose d'étendre cet objectif à d'autres véhicules routiers neufs, à savoir les poids lourds, les autobus et les autocars.

Le secteur des poids lourds doit en effet entamer sa transition vers l'utilisation de véhicules plus propres. Cette transition a d'ailleurs déjà commencé, avec le biogaz et les biocarburants. Elle se poursuivra peut-être avec l'électricité et l'hydrogène – même s'il faut avoir l'objectivité de reconnaître que cette dernière technologie n'est pas encore mature.

Notons que l'échéance de 2040 correspond aux engagements pris par les entreprises du secteur routier, qui ont présenté en septembre dernier une feuille de route pour mettre fin à la motorisation à énergie fossile à cette date. En adoptant un tel objectif pour ce type de véhicules lourds – je ne doute pas que nos points de vue finiront par converger à ce sujet ce soir –, la France rejoindrait la dynamique européenne engagée dans d'autres pays, notamment l'Allemagne, le Danemark, la Suède ou la Norvège.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 6357.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il s'inscrit dans la droite ligne de celui que vient de défendre Jean-Luc Fugit et vise à inscrire dans la loi la fin, à l'horizon 2040, des ventes de véhicules lourds fonctionnant majoritairement à énergie fossile. Il s'agirait là d'un signal très important : si nous adoptons cet amendement et le sous-amendement proposé par Jean-Luc Fugit, nous ferons entrer la France, après la Norvège, dans une trajectoire ambitieuse de décarbonation du transport lourd, notamment de marchandises.

Au-delà de la seule interdiction, cette mesure permettra également aux constructeurs d'étoffer leur offre de véhicules propres. Les échanges avec les routiers montrent bien, en effet, qu'il leur est difficile de bénéficier d'une offre à la fois accessible et de qualité.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 7205.

M. Damien Adam. Cet amendement étant identique au précédent, je ne m'étendrai pas, si ce n'est pour indiquer que l'Union des entreprises de transport et logistique de France – la filière du transport logistique – a, dans une feuille de route, fixé à 2040 la fin de la motorisation à énergie fossile de tous les véhicules poids lourds, et que l'Association des constructeurs européens d'automobiles s'inscrit dans la même dynamique. On voit bien qu'une lame de fond entraîne l'ensemble de la filière vers l'interdiction des véhicules lourds thermiques en 2040. À nous, Parlement français, de nous exprimer sur cette question.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir le sous-amendement n° 7375.

M. Jean-Luc Fugit. Il vise à apporter une précision à la proposition formulée par le rapporteur et par M. Adam, qui me semble aller dans le bon sens. Il convient en effet de spécifier que les amendements ne concernent que la vente de véhicules neufs, ce qui n'apparaît pas dans leur rédaction actuelle. Si la loi ne doit certes pas être trop bavarde – pas plus que nous ne devons l'être lorsque nous présentons nos

amendements (*M. Vincent Thiébaud applaudit.*) –, elle doit être précise. Il me semble nécessaire d'adopter ce sous-amendement : sans cela, l'adoption des amendements poserait problème.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 6212 et sur le sous-amendement n° 7375 ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je demande le retrait de l'amendement n° 6212, au profit de mon amendement n° 6357 et de l'amendement n° 7205 du groupe La République en marche, très bien défendu par Damien Adam, sous réserve de l'adoption du sous-amendement bienvenu de Jean-Luc Fugit.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Ces amendements sont importants, car ils visent à étendre aux véhicules lourds l'objectif qui s'applique déjà aux véhicules légers, à savoir la fin, d'ici à 2040, de la vente de véhicules utilisant des énergies fossiles. Leur adoption permettrait donc de compléter l'article 73 de la LOM. Le Gouvernement partage évidemment l'objectif de décarbonation du transport routier, y compris sur le segment des poids lourds. Vos amendements visent à donner un horizon pour y parvenir. Comme le soulignait très justement Damien Adam, ils sont cohérents avec les annonces de l'Union des entreprises de transport et logistique de France et de l'Association des constructeurs européens d'automobiles, qui se sont fixé une feuille de route afin d'atteindre, en 2040, la fin de la motorisation à énergie majoritairement fossile pour les poids lourds.

J'émet un avis favorable sur les amendements identiques n° 6357 du rapporteur et 7205 du groupe La République en marche, puisqu'ils portent sur les véhicules « utilisant majoritairement des énergies fossiles » – nous pourrions en reparler.

M. Jean-Paul Lecoq. « Majoritairement » ? Ce n'est pas très écolo, ça...

Mme Barbara Pompili, ministre. Néanmoins, ces amendements ne fonctionnent que sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 7375 de M. Fugit, sur lequel j'émet donc un avis favorable. Je demande en revanche le retrait de l'amendement n° 6212.

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

M. Jean-Luc Fugit. Les explications fournies sont très claires. Puisque nos points de vue convergent enfin, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 6212 est retiré.)

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

M. Jean-Marie Sermier. Nous sommes sur le point d'étendre l'interdiction des moteurs thermiques à l'ensemble des poids lourds et des autocars.

M. Jean-Paul Lecoq. Mais non, il y a le mot « majoritairement » !

M. Jean-Marie Sermier. Nous y sommes favorables : maintenant que le Gouvernement a pris sa décision, il faut aller vite et l'annoncer clairement à l'ensemble de la filière et de ses salariés.

Seulement, vous savez qu'environ 600 000 poids lourds circulent en France et que quelque 100 000 poids lourds sont nécessaires chaque année pour renouveler le parc. Or

l'ensemble de la profession s'interroge sur sa capacité à se procurer, à l'avenir, une flotte qui devra être majoritairement constituée de véhicules à hydrogène. Il lui sera en effet difficile de s'équiper de poids lourds électriques, dès lors que ces derniers ne fonctionnent que dans un rayon d'environ 200 kilomètres; au-delà de cette distance, il faudra trouver une autre solution.

Cette autre solution, pour l'heure, c'est l'hydrogène – même si j'ai entendu que la technologie n'était pas tout à fait mature. D'où mes interrogations : serons-nous capables, demain, de fournir des dizaines de milliers de poids lourds à hydrogène pour alimenter notre parc ? Quelles mesures comptez-vous prendre en ce sens ?

Nous reviendrons, au cours de l'examen de l'article 30, sur les dispositions que vous envisagez pour pénaliser les acteurs qui n'utiliseront pas des moteurs propres. Il est bon de poser des exigences et d'appeler la filière à se développer, madame la ministre, mais, avant de voter sur ces amendements, nous voulons connaître les mesures que vous prendrez pour l'y aider. Au-delà du financement de la filière hydrogène à travers le plan de relance, dont nous ne contestons pas le bien-fondé, avons-nous suffisamment massifié la production pour être capables de produire entre 20 000 et 50 000 poids lourds à hydrogène par an – dès maintenant ou très rapidement, puisque certains amendements évoquent des échéances fixées à 2030 ou à 2040 ?

Mme Barbara Pompili, ministre. En l'occurrence, c'est 2040 !

M. Jean-Marie Sermier. Très bien. Comment comptez-vous massifier la production de façon à fournir à l'ensemble de la filière des poids lourds à des prix raisonnables et en quantité suffisante ?

M. Jean-Paul Lecoq. On croise les doigts !

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

M. Vincent Thiébaud. Je veux, au nom du groupe La République en marche, saluer cette avancée majeure pour la France, qui s'inscrit dans la continuité des dispositions adoptées dans la loi LOM.

Je constate également que notre pays fait preuve d'une véritable capacité d'innovation et d'une véritable envie de progresser vers la décarbonation des transports. Je salue à ce titre l'annonce, hier, de la commande de ses douze premiers trains à hydrogène par la France, signe de son ambition dans ce domaine. Mentionnons aussi les dix-neuf projets en cours financés par les 7 milliards d'euros d'investissements consacrés par le Gouvernement au transport décarboné, particulièrement au développement de l'hydrogène.

On ne peut que s'en réjouir, et nous applaudissons avec vigueur cette nouvelle mesure.

M. Jean-Paul Lecoq. Vigueur ? Je ne la vois pas...

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

Mme Barbara Pompili, ministre. J'ai été interrogée sur la manière dont nous comptons aider la filière du transport routier à se transformer. D'abord, nous ne le ferons pas seuls : comme cela a été répété à plusieurs reprises, les professionnels eux-mêmes envisagent, dans leurs projections, d'atteindre ces objectifs en 2040. Quant à nous, nous avons, dans le cadre de la stratégie nationale bas-carbone,

réalisé une simulation du parc de véhicules vers lequel nous devons tendre pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050 : le mix énergétique des ventes de poids lourds neufs devrait être composé, en 2040, à 19 % de véhicules électriques – y compris à hydrogène –, à 39 % de véhicules roulant au biodiesel, et à 42 % de véhicules fonctionnant au biogaz. Les projections existent donc déjà.

Pour encourager le verdissement de la flotte, nous soutenons les écosystèmes territoriaux dans le cadre du plan hydrogène, en y incluant la mobilité lourde par le biais des appels à projet de l'ADEME. Un suramortissement est par ailleurs prévu pour les camions, avec un bonus de 50 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique ou à hydrogène. Nous versons également des aides pour la recherche et le développement. Enfin, le rapport prévu à l'article 30 permettra de travailler de façon plus approfondie sur la transition de la filière poids lourds.

Voilà qui répond aux questions que vous vous posiez.

M. Jean-Paul Lecoq. On croise les doigts, c'est bien ça !

Mme Barbara Pompili, ministre. Mais non !

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

M. Jean-Marie Sermier. Merci pour ces précisions, madame la ministre, mais vous expliquez, en substance, que 19 % des camions devront fonctionner à l'énergie électrique, notamment à l'hydrogène, d'ici à 2040. Environ 100 000 poids lourds étant nécessaires chaque année, cela représentera 20 000 camions par an. Or, je le répète, il est très difficile d'utiliser un camion purement électrique au-delà de 200 kilomètres,...

M. Jean-Paul Lecoq. On les mettra sur des trains !

M. Jean-Marie Sermier. ...ce qui suppose d'avoir recours à un camion fonctionnant à l'hydrogène. Dès lors, à votre avis, à quelle échéance serons-nous capables de produire et de vendre plus de 20 000 camions à hydrogène par an ?

Je ne conteste pas les financements, ni le dispositif de suramortissement. Je m'interroge sur la massification, sur notre capacité à produire ces camions. Les acheterons-nous à l'étranger parce que d'autres pays pourront les produire ?

Il existe deux solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'une, prônée par certains, consiste à mettre fin à la mobilité. Nous sommes opposés à cette méthode, qui correspond à une forme de décroissance. L'autre solution consiste à décarboner la mobilité. Nous y sommes favorables, elle constitue même notre ADN.

Néanmoins nous nous demandons, au-delà de la question du financement, comment, techniquement, nous pourrions l'appliquer. Des constructeurs vous ont-ils donné des réponses précises sur ce point ? Envisage-t-on de créer un consortium français ou européen afin de trouver des solutions techniques ?

Alors que nous produisons actuellement quelques centaines de camions par an, vous nous expliquez que nous allons passer à une production de 20 000 camions. Or une telle augmentation n'est pas possible en seulement quelques mois.

Donnez-nous des réponses précises, et nous pourrions vous soutenir sur ce dossier. Car vous pouvez compter sur notre appui chaque fois que vous proposerez une mesure visant à décarboner la mobilité plutôt qu'à la supprimer.

M. Jean-Paul Lecoq. Il faut aussi la massifier !

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

M. Bruno Millienne. Je vais essayer de vous répondre, monsieur Sermier, étant donné que je suis membre de la *taskforce* chargée de travailler sur cette question. L'enjeu est évidemment capital et, si l'objectif est difficile à atteindre, tout le monde est à la tâche pour parvenir au verdissement de la flotte de véhicules poids lourds, ce qui représenterait un saut qualitatif très important. D'ici à la fin du mois de juin, nous aurons remis notre rapport.

Vous aurez remarqué que, dans l'amendement présenté par le rapporteur Jean-Marc Zulesi et complété par le sous-amendement de Jean-Luc Fugit, il est question non seulement de moteur électrique et d'hydrogène, mais aussi de biogaz. En outre, une filière de rétrofitage des camions d'occasion sera développée. Nous travaillons sur toutes ces pistes. Je vous invite à lire notre rapport dès qu'il sera prêt. Vous verrez, nous y arriverons.

(Le sous-amendement n° 7375 est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 6357 et 7205, sous-amendés.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	82
Nombre de suffrages exprimés	73
Majorité absolue	37
Pour l'adoption	73
contre	0

(Les amendements identiques n°s 6357 et 7205, sous-amendés, sont adoptés.) (Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – Mme Aude Luquet applaudit également.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir les amendements n°s 6555 et 6556, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Le secteur des transports est un des premiers responsables des émissions de gaz à effet de serre de notre pays. À ces émissions de dioxyde de carbone s'ajoutent les pollutions aux particules, aux oxydes d'azote et les pollutions sonores, qui ont un impact considérable sur la vie de nos concitoyens.

Dans la loi d'orientation des mobilités, nous avons fixé comme date pour l'interdiction de vendre des véhicules thermiques à carburant fossile – diesel, essence – l'année 2040. Aujourd'hui, les conditions me semblent réunies pour aller plus loin.

En France, nous bénéficions d'un mix électrique très fortement décarboné ; nous pouvons donc y recourir pour le secteur des transports. Certains pays annoncent déjà la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035, les pays nordiques parlent de l'année 2030, certains constructeurs envisagent même la conversion de l'ensemble de leur flotte d'ici quelques années.

Ne soyons pas à la traîne et votons une date symbolique et ambitieuse : 2030 – c'est l'objet de l'amendement n° 6555 – ou 2035 – c'est l'objet du n° 6556.

Quinze ans nous séparent de 2035. Ce délai me semble tout à fait réaliste et raisonnable pour mener à bien cette conversion avec nos constructeurs et leurs sous-traitants. D'ailleurs, Les Républicains sont désormais favorables à cette date, si l'on en croit l'interview donnée la semaine dernière par M. Abad, président du groupe, au *Journal du dimanche*. On le voit, cette ambition nouvelle, qui consiste à passer de 2040 à 2035, dépasse largement les clivages partisans.

Il nous faut accompagner les constructeurs et les sous-traitants dans cette transition et porter un regard lucide sur les véhicules électriques, en procédant à une analyse du cycle de vie et en développant les filières de recyclage mais aussi celle des batteries, en France et en Europe – ce à quoi nous nous attelons à travers le projet d'Airbus des batteries. Il faut aussi massifier les infrastructures, ce qui est prévu par le plan de relance avec le déploiement de 100 000 bornes de recharge d'ici à 2021.

Aujourd'hui, les constructeurs sont prêts, les citoyens sont en demande, les infrastructures se développent et un consensus politique est en train de se créer. Tout est donc réuni pour rendre possible une avancée supplémentaire.

Adoptons au moins l'amendement n° 6556, qui prévoit d'interdire la vente de véhicules thermiques à carburant fossile en 2035. Nous serons fiers de cette avancée, importante du point de vue de nos émissions de gaz à effet de serre, et qui montrerait aussi que la France reste à l'avant-garde des pays européens, dans la perspective de la présidence française de l'Union européenne au premier semestre 2022. *(Mme Valérie Petit et M. Cédric Villani applaudissent.)*

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 6556, 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 ces deux amendements ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je signale à mon collègue Jean-Charles Colas-Roy que notre pays n'est pas « à la traîne ». Nous avons la chance, grâce au combat mené notamment par Jean-Luc Fugit, d'avoir fixé cet objectif à l'horizon de l'année 2040. De nombreux pays en parlent, nous agissons en l'inscrivant dans la loi et en accompagnant cette mesure dans les territoires, grâce à des financements. Il sera d'ailleurs question, dans des amendements présentés un peu plus tard, de grandes avancées, notamment concernant la prime à la conversion.

Il me semble important – je l'ai déjà dit lorsque nous avons examiné les amendements de Damien Adam et de Jean-Luc Fugit – de nous en tenir à la trajectoire que nous avons fixée dans la loi d'orientation des mobilités, de la promouvoir dans les territoires et d'accompagner l'ensemble des acteurs dans cette dynamique. Nous devons conserver la solution équilibrée prévue par la LOM. Je vous demande donc de retirer ces deux amendements ; 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. Jean-Charles Colas-Roy.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je retire l'amendement n° 6555, qui vise à fixer l'interdiction en 2030, mais je maintiens le n° 6556, qui vise à la fixer en 2035, car je pense que nous pouvons décider ce soir de cette belle avancée.

(L'amendement n° 6555 est retiré.)

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

M. François-Michel Lambert. Le groupe Libertés et territoires a demandé un scrutin public sur l'amendement n° 6556, qui vise à faire passer l'échéance, pour cet objectif collectif, de 2040 à 2035. Je félicite son auteur, Jean-Charles Colas-Roy. Je sais que cet amendement recueille l'approbation d'une large partie des membres de cette assemblée, notamment sur les bancs du groupe Agir ensemble.

Vous le savez, ce que l'on retient de nos séances, à l'extérieur de l'hémicycle, ce ne sont que quelques moments ou mesures symboliques. J'espère donc que nous retiendrons la même symbolique que d'autres pays européens, notamment le Royaume-Uni. Nous ne pouvons pas passer à côté de cet objectif.

Je tiens encore une fois à saluer très chaleureusement Jean-Charles Colas-Roy pour avoir proposé cet amendement. Nous le soutenons pleinement.

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

M. Gérard Leseul. C'est avec regret que j'ai constaté le retrait de l'amendement n° 6555 puisqu'il correspondait à celui que nous avons présenté cet après-midi. Cela dit, nous nous rallierons à l'amendement restant, le n° 6556, qui fixe l'échéance à 2035.

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

Mme Valérie Petit. Je remercie notre collègue Colas-Roy pour sa démonstration qui a, je crois, convaincu l'hémicycle.

M. Vincent Thiébaud. Non !

Mme Valérie Petit. J'ai l'impression que, sur les bancs du Gouvernement, on est secrètement d'accord pour se montrer plus ambitieux. Souvenez-vous d'un précédent projet de loi...

C'est pourquoi les membres du groupe Agir ensemble se prononceront volontiers en faveur de cet amendement, afin que la France soit exemplaire en Europe, comme l'a dit notre collègue François-Michel Lambert.

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

M. Martial Saddier. Bien évidemment, nous souhaitons tous ici – Jean-Marie Sermier l'a dit pour le groupe Les Républicains – aller le plus rapidement possible vers une société décarbonée. Cette volonté transcende les clivages sur ces bancs et dans la société.

Nous avons jusqu'à présent beaucoup parlé de la finalité assignée et des personnes qui achètent les véhicules. Mais nous avons très peu évoqué ceux qui se situent en amont de l'acte d'achat ou de l'utilisation de tel ou tel moyen de transport – voiture, vélo, avion –, décarboné ou non. Je pense notamment à la filière de production et aux emplois correspondants.

Lorsque nous comparons les différents pays européens, il ne faut pas oublier que certains d'entre eux ont des filières industrielles et d'autres non. Vous avouerez que, selon que l'on est parlementaire dans un pays qui dispose, ou non, d'une filière industrielle concernée, il est plus ou moins facile de prendre et d'afficher des décisions politiques qui conduisent rapidement à la décarbonation.

Nous réaffirmons très clairement, sur les bancs du groupe Les Républicains, que nous partageons l'objectif de décarbonation. Nous rappelons cependant que nous avons la chance, en France, comme en Allemagne, d'avoir encore une filière industrielle puissante, qui représente 12 % à 14 % de nos emplois – ce chiffre pouvant atteindre 25 % dans certains départements.

Au moment où nous débattons, 3 millions de personnes ont un emploi directement lié à une filière industrielle. Or trois filières concentrent 80 % de l'emploi industriel : l'automobile, l'aéronautique et le nucléaire. Elles constituent selon moi une richesse, mais vous reconnaîtrez qu'elles traversent actuellement une période difficile – et ce n'est la faute de personne, c'est un calendrier qui s'impose à nous tous. D'une part, les décisions que nous prenons ce soir en matière de décarbonation auront très clairement un impact sur la filière automobile – il est impossible de dire le contraire. D'autre part, et personne n'y est pour rien, la crise du covid-19 a atteint l'aéronautique – c'est le moins que l'on puisse dire. Enfin, la filière du nucléaire est elle aussi affectée – je ne rouverai pas le débat à ce sujet ce soir.

Sans remettre en cause l'objectif de décarbonation que nous espérons atteindre le plus rapidement possible, le groupe Les Républicains souhaite en même temps tirer la sonnette d'alarme : la République doit se donner les moyens d'accompagner ces filières et ces millions d'emplois, donc les millions d'hommes, de femmes et d'enfants qui seront concernés par les mesures que nous pourrions être amenés à voter ce soir. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

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

M. Nicolas Turquois. J'aurais pu reprendre à mon compte les propos que vient de tenir notre collègue Saddier. La décarbonation est un objectif que nous partageons tous. Mais lorsque nous définissons une méthode pour l'atteindre, nous devons faire preuve de constance. Sinon la décision perd de son sens et l'on pourrait alors imaginer que, l'année prochaine, si une nouvelle loi était au programme, l'interdiction soit avancée à 2030 !

L'année 2035 comme l'année 2040, sont des dates lointaines. L'objectif de 2040 n'a pas été fixé il y a cinq ans mais l'année dernière. Dans cinq ans, nous considérerons peut-être, au vu de l'évolution de la filière, notamment en France, que l'objectif est atteignable cinq ans plus tôt. Mais on ne change pas une règle au bout d'un an. Sinon notre analyse perd toute crédibilité. Je suis défavorable à ce changement de date.

Mme Danièle Obono. Il fallait être d'emblée plus ambitieux !

Mme la présidente. La parole est à Mme Huguette Tiegna.

Mme Huguette Tiegna. La date de 2040 a été fixée à la suite d'un rapport que j'ai remis au nom de l'OPECST avec mon collègue sénateur Stéphane Piednoir. Elle faisait donc l'objet d'un consensus entre les deux chambres. Avant de fixer cette date, nous nous étions bien évidemment rendus en Norvège, qui est en avance sur nous en la matière.

L'argument le plus important est que la France est un pays dans lequel on produit des véhicules, ce qui n'est pas le cas de certains pays nordiques. Les producteurs nous ont fait valoir que le temps de la recherche n'était pas le temps du Parlement. Si nous prenons des décisions en nous projetant dans l'avenir, nous devons tenir compte du temps nécessaire à la recherche et à la transformation de la filière. Car ce n'est pas avec l'industrie automobile telle qu'elle se présente actuellement que nous pourrions atteindre l'objectif de décarbonation plus rapidement, avant 2040. Il s'agit de donner du temps aux industriels en leur fournissant l'accompagnement nécessaire à la transformation de leur secteur.

Je vois bien, évidemment, que l'enjeu climatique est important, je comprends que la plupart des intervenants soient pour l'échéance de 2035, mais nous sommes tous d'accord pour faire de l'écologie en tenant compte du social et de nos territoires, et nous sommes attachés à l'automobile française. Nos industriels donnent déjà l'exemple : la plupart sont aujourd'hui en ordre de marche pour décarboner, encore faut-il leur en laisser le temps, et je vous y invite. La différence entre 2035 et 2040 est minime. Laissons les transformer et décarboner notre industrie. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Martial Saddier. Bravo !

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

M. Jean-Paul Lecoq. Il y a un peu plus de dix ans, j'étais cosignataire d'une proposition de loi avec Martine Billard – c'est pourquoi Barbara Pompili ne peut que s'en souvenir, peut-être même avait-elle participé à sa rédaction – sur la transition écologique de notre économie. Nous proposons de planifier cette transition avec un commissariat au plan pour y préparer notre industrie – à l'époque, il restait un peu plus d'usines que maintenant ; on en a tout de même fermé un certain nombre depuis lors. Il s'agissait d'utiliser notre patrimoine industriel, matériel et surtout humain – les savoir-faire –, pour transformer notre économie et la préparer aux enjeux de demain. C'était il y a plus de dix ans !

Et aujourd'hui, je partage totalement ce qu'ont dit mes camarades... mes collègues... bref, mes compagnons. (*Sourires et applaudissements sur divers bancs.*) On ne peut pas demander d'accélérer alors que cette accélération serait une catastrophe économique pour notre pays...

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

M. Jean-Paul Lecoq. ...parce qu'on ne serait pas prêts. Il faut donc en même temps – formule qui fera plaisir aux autres (*Rires*) – que nous fixions des objectifs ambitieux, et le plus tôt sera le mieux, et que l'État puisse, fort de son expérience lors de la crise du covid, prendre la main sur certains enjeux économiques si le marché choisit de produire ailleurs. Si vous pouviez défendre cette position, madame la ministre, lors d'un conseil de défense écologique – cet équivalent des conseils de défense sanitaire, là où tout est un peu secret –,...

Mme Barbara Pompili, ministre. Non, tout est transparent.

M. Jean-Paul Lecoq. ...ce serait une bonne chose. On pourrait convaincre les grands industriels français d'accompagner la transition écologique, afin que notre économie en sorte grandie, avec plus d'emplois industriels mais qui servent l'économie de demain.

Mme la présidente. Camarade Descoeur, vous avez la parole. (*Sourires.*)

M. Vincent Descoeur. Dès le début de l'examen de l'article 25, qui vise à interdire une catégorie de véhicules en 2030, dix ans plus tôt que ce qui était initialement prévu, j'ai soulevé ici la question de l'accompagnement de la filière en amont – c'est-à-dire les constructeurs et les sous-traitants – et en aval – soit les dizaines de milliers de petites entreprises de mécanique et les dizaines de milliers de jeunes qui se sont orientés vers des formations de mécanicien ou de diéséliste. On peut certes arrêter un calendrier, mais il faut tenir compte des réalités : la transition demande du temps et des mesures d'accompagnement, y compris, d'ailleurs, pour les propriétaires de véhicules. Pourquoi tout précipiter ?

Nous sommes tous convaincus que le développement de véhicules moins polluants offrira des opportunités d'emplois, mais, je l'ai déjà dit, nous ne sommes pas sûrs que ces emplois seront créés au même endroit et s'adresseront aux mêmes personnes. Il me semble que 2040 est un horizon qui pousse à demander des réponses sur les dispositifs d'accompagnement, et 2035, à les exiger.

Mme Danièle Obono. Eh bien, il faut être exigeant !

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. Après avoir écouté Mme Tiegna, j'ai vérifié la teneur des discussions que nous avons eues lorsqu'elle a présenté son rapport, en mars 2019, devant les commissions du développement durable et des affaires économiques. Je demandais déjà à l'époque comment le Gouvernement prévoyait d'accompagner cette transition au niveau des entreprises, sachant que passer à la fabrication d'autres types de véhicules supposait aussi d'accompagner les salariés, parce qu'il y aurait une vraie transformation de leur métier. La seule réponse, d'ailleurs formulée dans le rapport, était qu'il y aurait des accompagnements sous forme de primes. J'avais objecté que ce serait nettement insuffisant par rapport aux enjeux dans ce type d'industrie.

Aujourd'hui, on se pose la question d'aller plus vite, mais en réalité, il ne s'est rien passé depuis deux ans, puisqu'aucun accompagnement n'est prévu dans ce projet de loi.

Plusieurs députés du groupe LR. Très juste !

Mme Danièle Obono. Rien n'est prévu ? Oops...

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général de la commission spéciale.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général de la commission spéciale. Cher collègue Colas-Roy, je vous ai écouté avec attention, et on connaît votre enthousiasme. Mais vous parlez de date symbolique quand il nous faut voter en responsabilité plus que par référence à un symbole. Les intervenants sur tous les bancs ont rappelé que notre pays a une industrie extrêmement importante, qui représente un nombre tout aussi important d'emplois,...

M. Jean-Paul Lecoq. Qui ne sont pas adaptés !

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. ...rien de comparable de ce point de vue avec les pays nordiques. Nous ne pouvons pas, par une décision prise ainsi dans l'hémicycle, courir le risque de créer un drame social et industriel majeur.

Regardez ce qui se passe aujourd'hui pour le diesel : bien sûr qu'il faut en sortir, bien sûr qu'il faut accompagner cette sortie, mais si on ne fait pas attention à la manière dont on le fait, on expose les nombreux Français qui dépendent de cette industrie à un risque très élevé.

Vous dites que les Français attendent et que les constructeurs sont prêts. Tant mieux si c'est le cas, car cela veut dire que nous pourrions peut-être aller plus vite. Mais est-ce nécessairement à la loi de donner en la matière autre chose qu'une direction et un objectif plancher ?

Plusieurs députés du groupe LaREM. Très bien !

Mme Danièle Obono. Donc, le Parlement ne sert à rien !

M. Jean-Paul Lecoq. On leur suggérera d'aller plus vite au moment des élections ! Ou des Jeux olympiques !

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

M. François-Michel Lambert. Monsieur le rapporteur général, vous ne pouvez pas aborder le sujet de cette manière. Tout d'abord, il est heureux que ce soit encore le Parlement qui donne des directions.

Mme Danièle Obono. Voilà !

M. François-Michel Lambert. Il est force de décision, l'exécutif étant force de proposition.

Ensuite, l'ancienneté de mon engagement écologique – qui n'en a pas pour autant plus de valeur que des engagements plus récents – me permet de vous rappeler que nous avions alerté il y a plus de vingt ans sur la fin du diesel et que les opérateurs n'ont pas réagi, se disant toujours : « On verra bien demain ; jusqu'ici, ça va... » Or, un jour, ça n'a plus été, et ils se sont crashés. Nous pouvons donc inscrire l'année 2035 dans la loi.

Enfin, votre argument est réversible : le législateur peut toujours repousser une date qu'il a fixée. Il ne s'est d'ailleurs pas gêné pour reporter la date butoir des aménagements nécessaires pour rendre les services publics accessibles aux handicapés ! L'Assemblée pourra si nécessaire, en fonction du contexte, supprimer l'échéance de 2035 et remettre celle de 2040 ou en fixer une à 2037.

Jean-Charles Colas-Roy indique très clairement dans son exposé sommaire que l'échéance de 2035 n'est pas une lubie, mais le corollaire des engagements que notre pays a pris. Si nous voulons que les acteurs tiennent bon, si nous voulons atteindre l'objectif absolument nécessaire de la neutralité carbone en 2050, il faut voter pour 2035.

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

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

M. Jean-Marie Sermier. Premièrement, on voit bien que tout le monde est d'accord dans cet hémicycle sur le constat et sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les Républicains prenant leur part de responsabilité en la matière. Deuxièmement, je rappelle que tenir les objectifs de la COP21 suppose de passer globalement de 410 millions de tonnes de gaz à effet de serre à environ 310 millions de tonnes, soit une réduction de 100 millions de tonnes de CO₂ d'ici à 2030. Voilà l'exigence.

Le problème vient en réalité de votre projet de loi : vous dressez un constat sans faire de proposition technologique ou technique dans aucun de ses articles – au nombre de soixante-neuf initialement ; bien plus désormais. La seule proposition de cet ordre a porté sur le stockage de l'énergie ; nous avons d'ailleurs voté l'amendement n° 7381 du Gouvernement en vous félicitant, madame la ministre.

À chaque article, vous énoncez de grands principes, assortis d'échéances plus ou moins proches – souvent un peu moins depuis le travail en commission –, d'interdictions et de mesures de taxation. À l'article 30, on verra ainsi que les transporteurs routiers subiront la suppression de l'avantage fiscal dont bénéficie le gazole sur la TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques –, parce qu'ils ne se seront pas mis aux normes.

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

M. Jean-Marie Sermier. Vous donnez certaines orientations en maniant le bâton, mais vous êtes incapables de faire des propositions, alors que nous vous attendons précisément là-dessus, madame la ministre.

Jean-Charles Colas-Roy a raison de dire qu'il faut trouver des solutions pour avancer plus vite, mais Martial Saddier et Vincent Descoeur ont raison de souligner qu'il faut faire attention, étant donné l'importance de la filière automobile et la nécessité de former demain les personnels concernés à un autre métier. Il y a chez nous des gens qui réalisent des tableaux de bord, il y a des diésélistes, et il va bien falloir demain les reconverter – davantage les diésélistes puisqu'il faudra toujours des tableaux de bord, que la voiture soit électrique ou à hydrogène. En tous les cas, on doit trouver des solutions, et nous en attendons de votre part, madame la ministre.

Nous attendons autre chose de ce texte de loi que des grands principes et de l'affichage.

M. Thomas Rudigoz. Pour l'affichage, vous êtes meilleurs que nous !

M. Jean-Marie Sermier. Il ne prévoit rien de concret, et vous êtes bien silencieuse depuis le début de ce débat sur l'échéance de 2035 ou de 2040. Nous attendons de vous des explications claires et des engagements précis pour savoir dans quelle mesure la filière sera capable de s'adapter.

Le président Abad a donné une direction et un certain nombre d'entre nous seront prêts à la suivre, mais encore faut-il savoir si notre pays sera capable, d'ici à 2035, de trouver des solutions technologiques, de massifier la production, d'accompagner la filière et d'aider à la reconversion, ou bien si le Gouvernement n'énonce que des grands principes, dit les choses mais ne les fait pas.

M. Jean-Paul Lecoq. Faites confiance au marché !

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

Mme Valérie Petit. Dès lors qu'une date a été fixée, il ne faudrait pas en changer, ai-je entendu. Or il arrive qu'on le fasse. En décembre dernier, par exemple, le Président de la République a décidé de modifier les objectifs et le calendrier...

M. Jean-Paul Lecoq. Des élections !

Mme Valérie Petit. ...de nos engagements : il s'agit désormais de réduire les émissions de gaz à effet de serre non plus de 40 %, mais de 55 %, d'ici à 2030, toujours dans la perspective d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Nous savons ajuster les échéances et revoir nos ambitions à la hausse. C'est donc en suivant les pas du Président de la République que je voterai cet amendement.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Ça n'a rien à voir !

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Tout d'abord, je rappelle que la stratégie nationale bas-carbone, qui vise à atteindre la neutralité carbone en 2050, a été construite avec le passage en 2040 à 100 % de véhicules fonctionnant sans énergie fossile. Avec l'échéance de 2040, que vous avez votée, nous sommes dans les clous de la SNBC.

Ensuite, j'ai détaillé précédemment une partie des aides au secteur automobile,...

M. Jean-Marie Sermier. Ce ne sont pas des aides !

Mme Barbara Pompili, ministre. ...et je tiens à redire qu'il y a un contrat stratégique de la filière automobile – qui est d'ailleurs en train de faire l'objet d'un avenant –, que le programme d'investissements d'avenir prévoit une stratégie pour le secteur et que 8 milliards d'euros y sont consacrés dans le plan de relance. Je veux bien tout entendre, mais vous ne pouvez pas dire que nous ne préparons pas l'avenir de la filière. *(Mme CendraMotinapplaudit.)*

Enfin, à partir du 1^{er} janvier 2030, 95 % des véhicules neufs vendus devront émettre moins de 95 grammes de CO₂ par kilomètre ; c'est une mesure que vous venez de voter. Si vous adoptez l'amendement n° 6556, il faudra modifier ce jalon posé par la loi. En effet, il faudra l'atteindre un peu plus tôt, sans quoi il sera difficile, cinq ans plus tard, d'interdire totalement la vente de véhicules thermiques.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 6556.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	102
Nombre de suffrages exprimés	99
Majorité absolue	50
Pour l'adoption	31
contre	68

(L'amendement n° 6556 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur l'article 25, 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.

Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 5360 et 5903, qui font l'objet d'un sous-amendement n° 7398.

Sur ces amendements identiques, 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 Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 5360 du Gouvernement.

Mme Barbara Pompili, ministre. Il me tient à cœur, puisqu'il tend à confirmer le soutien de l'État à la transition écologique des véhicules grâce à des aides à l'acquisition de véhicules peu polluants. Ces aides ont notamment permis le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables : en 2020, malgré la crise sanitaire, la part de marché des véhicules électriques a triplé et l'objectif de 100 000 véhicules électriques neufs immatriculés sur l'année a été dépassé. Les émissions des véhicules neufs ont ainsi chuté de 15 % pour atteindre en moyenne 95 grammes de CO₂ par kilomètre, alors qu'elles stagnaient depuis plusieurs années.

Outre le développement du véhicule électrique, l'année 2020 a également vu l'essor du vélo, notamment à la sortie du premier confinement. Le « coup de pouce vélo », créé pour aider à la réparation de vélos, a été un véritable succès, avec près de 2 millions de vélos réparés en moins d'un an.

Pour mieux soutenir le développement du vélo, le Gouvernement propose de compléter l'ensemble de ces aides : en étendant le bénéfice de la prime à la conversion aux personnes souhaitant remplacer un vieux véhicule par un vélo à assistance électrique ; en renforçant le bonus vélo, notamment pour l'acquisition de vélos cargos, qui sont plus onéreux mais permettent des usages beaucoup plus variés ; en majorant les aides à l'achat de véhicules lourds à très faibles émissions lorsque ceux-ci sont équipés de détecteurs d'angle mort permettant de protéger les usagers vulnérables, comme les piétons et les cyclistes. Cela permettra d'anticiper sur les obligations européennes en matière d'équipements, qui entreront en vigueur entre la mi-2022 et la mi-2024. En inscrivant ce paquet d'aides dans le projet de loi, le Gouvernement entend confirmer son attachement au déploiement du vélo.

M. Thomas Rudigoz. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement identique n° 5903.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Identique à celui du Gouvernement, il a été élaboré avec l'ensemble de mes collègues. Je tiens à en préciser le double objectif : d'une part, inciter à l'utilisation du vélo grâce à l'ouverture de la prime à la conversion pour l'achat de vélos, de vélos cargos et de vélos à assistance électrique ; d'autre part, sur le volet de la sécurité, accompagner l'ensemble des professionnels de la route dans la mise en place de dispositifs de détection des angles morts – nous y reviendrons ultérieurement. Ces mesures sont attendues par tout le monde depuis longtemps et constitueront une vraie avancée pour la mobilité décarbonée.

M. Thomas Rudigoz. Très juste !

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir le sous-amendement n° 7398.

M. Gérard Leseul. On pourrait juger qu'il est cosmétique, puisqu'il vise à préciser que le soutien à l'acquisition de véhicules propres sera « renforcé ». Cependant, il n'est pas totalement rédactionnel. En effet, il faudra prévoir des mécanismes financiers, que vous nous proposerez peut-être dans le prochain projet de loi de finances ou dans un collectif budgétaire à venir. En tout cas, vous devez accompagner l'ensemble des particuliers et des entreprises dans le renouvellement de leurs véhicules, notamment par une meilleure affectation du produit de la fiscalité écologique. Nous l'avons

déjà dit tout à l'heure, les ménages les plus modestes doivent être aidés. Nous attendons des preuves de cet engagement que nous vous réclamons.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il est pleinement satisfait. Les amendements que nous avons présentés sont bien la preuve de notre engagement. Je ne crois pas que beaucoup d'amendements soient aussi complets : ils concernant à la fois le vélo, le retrofit – je salue le travail mené par Damien Pichereau sur le sujet – et la sécurité, qui constitue un vrai enjeu dans le cadre du déploiement d'une mobilité toujours plus décarbonée. Je vous demande donc de retirer votre sous-amendement.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je confirme les propos de M. le rapporteur : le sous-amendement est largement satisfait. Les dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules peu polluants ont déjà été renforcés dans le cadre du plan de relance, avec, entre autres, des bonus écologiques pouvant s'élever jusqu'à 7 000 euros et une prime à la conversion étendue, mais aussi des bonus pour les véhicules lourds électriques et pour les voitures électriques d'occasion. L'ajout proposé est inutile et nuit à la clarté de la rédaction. Je demande donc le retrait du sous-amendement.

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

M. Gérard Leseul. Madame la ministre, monsieur le rapporteur, vous avez annoncé de nombreuses mesures auxquelles j'adhère, mais je ne suis toujours pas rassuré concernant le reste à charge pour les foyers les plus modestes. N'ayant pas été convaincu par vos réponses, je maintiens le sous-amendement. Comme il s'agit de renforcer le dispositif, vous devriez l'adopter.

M. Jean-Paul Lecoq. Exactement !

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

M. Guillaume Gouffier-Cha. En quelques mots, je souhaite saluer ces amendements du Gouvernement et du rapporteur, et les remercier de leur écoute et du travail fourni, au nom du club des élus nationaux pour le vélo – j'associe à mes propos les collègues qui le coprésident à mes côtés, Matthieu Orphelin, Marietta Karamanli et Florence Lasserre.

Depuis le début du quinquennat, beaucoup a été fait pour le vélo, et comme jamais auparavant : le plan vélo, le fonds vélo, le marquage des vélos ou encore le plan « savoir rouler ». Or le vélo était absent du projet de loi, ce qui avait provoqué un certain désarroi. Si l'oubli a été réparé par le rapporteur en commission – à travers un amendement augmentant le nombre de places réservées aux vélos dans les parkings relais –, ces amendements identiques y contribuent davantage encore. Ils permettent de réelles avancées qui étaient attendues et sont loin d'être symboliques : l'extension de la prime à la conversion à l'acquisition de vélos à assistance électrique ou de vélos cargos ; l'ouverture du bonus écologique aux personnes morales, c'est-à-dire aux entreprises ; le renforcement de la sécurité des cyclistes à travers le bonus pour le changement de poids lourds dès lors que le nouveau véhicule est équipé de détecteurs d'angles morts.

Le dispositif, très complet, est donc à saluer. Nous examinerons d'autres mesures ultérieurement, mais je tenais à le souligner au nom de tous les élus qui, sur les différents bancs, réclamaient de nouvelles dispositions en faveur du vélo. Celles-ci vont dans le bon sens, d'autant plus que, chaque jour, de plus en plus de nos concitoyens décident de se déplacer à vélo. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et Dem.*)

M. Vincent Thiébaud. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Je souhaiterais obtenir quelques éclaircissements, madame la ministre.

Sur le fond, je suis enthousiaste à l'égard de cet amendement. Il y a une dizaine d'années, lorsque je présidais le pays de l'Alsace centrale, j'avais moi-même mis en place un système de location de vélos électriques pour que les gens puissent se familiariser avec ce dispositif, qui est désormais largement rentré dans les habitudes de nos concitoyens.

En revanche, j'aimerais comprendre exactement ce que nous allons voter : nous allons inscrire un principe dans l'article L. 251-1 du code de l'énergie, mais celui-ci ne devra-t-il pas être confirmé dans une loi de finances rectificative ou dans le projet de loi de finances pour 2022 ?

Ensuite, pour bénéficier d'une aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique ou d'un vélo cargo, il y a une condition : la mise au rebut d'un véhicule polluant. Comment le dispositif fonctionnera-t-il ? Si je me débarrasse de mon automobile à moteur thermique pour acheter une voiture électrique, je recevrai déjà une aide. Cela signifie-t-il que j'obtiendrai une aide supplémentaire si j'achète en plus un vélo électrique ?

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. Comme l'a souligné à l'instant mon collègue, les subventions supplémentaires proposées peuvent susciter un certain enthousiasme. Néanmoins, en relisant attentivement l'amendement du rapporteur, j'observe qu'il n'y a pas de gage. D'habitude, quand un député présente un amendement sans gage, celui-ci est déclaré irrecevable. Au-delà de cette question de forme, j'aimerais savoir comment vous comptez financer toutes ces mesures.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je suis très sensible au sous-amendement de mon collègue Leseul. Depuis un certain temps, et dans plusieurs domaines, on s'intéresse à la question du reste à charge – le Président de la République s'en est lui-même inquiété à propos des lunettes.

M. Gaël Le Bohec. Très belle mesure !

M. Jean-Paul Lecoq. On se rend compte que certaines familles ne peuvent pas bénéficier des aides publiques prévues en raison d'un reste à charge important.

L'interpellation de M. Leseul, sous la forme d'un sous-amendement qui n'est pas plus gagé que celui du rapporteur, est légitime : il demande au Gouvernement de renforcer son soutien pour prendre en compte ce reste à charge – un tel engagement pourrait être pris dans le projet de loi de finances.

Sinon, que va-t-il se passer ? Dans les quartiers chics, notamment en centre-ville, les gens auront des vélos électriques. Dans les quartiers populaires, on verra peu de vélos ; les habitants conserveront leurs vieilles voitures – que l'on taxera parce qu'elles polluent – ou continueront à s'entasser dans les transports en commun, alors qu'on ne cesse de leur dire qu'il faut rouler à vélo et que c'est bon pour la santé.

Tenez compte de la situation, aidez les personnes qui ne peuvent pas assumer de reste à charge. L'État dispose de suffisamment d'institutions pour œuvrer en ce sens. Inscrivez dans la loi, grâce au sous-amendement de M. Leseul, que sa participation financière sera renforcée en faveur de ces personnes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.)*

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

M. Martial Saddier. Sur le principe, mes collègues et moi sommes bien évidemment favorables aux aides proposées par le Gouvernement. Cependant, nous connaissons tous le fonctionnement de notre Parlement, qui vote les engagements budgétaires à l'automne dans le cadre du projet de loi de finances, et nous savons aussi, puisque nous sommes à la mi-avril, que les maquettes budgétaires sont en train d'être construites dans les ministères et qu'elles sont arbitrées au sein du Gouvernement pour la fin juin. À l'heure où nous parlons, madame la ministre, vous avez donc forcément une idée des moyens budgétaires qui se cachent derrière l'amendement que vous proposez. Puisque nous sommes favorables à cet amendement, notre question est simple : combien le Gouvernement entend-il engager dans le prochain projet de loi de finances pour financer ces mesures ? *(M. Gérard Leseul applaudit.)*

M. Jean-Paul Lecoq. Oui, combien ?

M. Dominique Potier. Il faut faire preuve de sérieux budgétaire.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. S'agissant des aides et du reste à charge, je prends un exemple concernant les voitures. En Île-de-France, vous pouvez obtenir : 5 000 euros de prime à la conversion si vous mettez au rebut une vieille voiture diesel ; 7 000 euros de bonus pour l'achat d'un véhicule électrique neuf, ou 1 000 euros si c'est un véhicule électrique d'occasion ; 5 000 euros d'aide de la métropole du Grand Paris. Autrement dit, avant même de recourir à un éventuel microcrédit à hauteur de 5 000 euros, vous pouvez bénéficier de 17 000 euros d'aides pour l'achat d'un véhicule neuf moins polluant, ou de 11 000 euros si c'est un véhicule d'occasion. Il me semble que ces solutions permettent, y compris à des petits revenus, d'acquérir un véhicule propre.

Quant au financement des aides en faveur du vélo, il est déjà assuré. En effet, une partie des crédits inscrits au budget pour 2021, destinés à la prime à la conversion, n'a pas été consommée. Nous pourrions donc la dépenser dès cette année, en prenant un décret et sans attendre la prochaine loi de finances.

Mme Valérie Beauvais. À combien s'élèvent ces crédits ?

M. Michel Vialay. Quel est le montant de la cagnotte ?

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

M. Gérard Leseul. Madame la ministre, merci beaucoup pour l'exemple que vous avez donné, mais pouvez-vous nous dire à combien s'élève le reste à charge dans les deux cas ? Cet élément est essentiel.

Mme Barbara Pompili, ministre. Ça dépend du véhicule que vous achetez !

M. Gérard Leseul. Bien évidemment, mais allez au bout du raisonnement ! Pour une prime cumulée de 17 000 euros, quel serait le reste à charge ? On peut faire le calcul par exemple si on a affaire à un véhicule vendu 25 000 euros ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Vingt-cinq mille moins dix-sept mille...

M. Gérard Leseul. En tout cas, c'est cette donnée qui est importante : le montant qui reste à la charge des foyers modestes.

(Le sous-amendement n° 7398 n'est pas adopté.)

M. Jean-Paul Lecoq. Dommage ! Si les amendements avaient été sous-amendés, nous aurions été pour !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 5360 et 5903.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	91
Nombre de suffrages exprimés	87
Majorité absolue	44
Pour l'adoption	87
contre	0

(Les amendements identiques n°s 5360 et 5903 sont adoptés.)
(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 25, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	90
Nombre de suffrages exprimés	80
Majorité absolue	41
Pour l'adoption	76
contre	4

(L'article 25, amendé, est adopté.)

Après l'article 25

Mme la présidente. Nous en venons à des amendements portant article additionnel après l'article 25.

La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir l'amendement n° 6558.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Pour un développement massif de l'usage des véhicules électriques et hybrides, il est absolument nécessaire de déployer largement les infrastructures de recharge. Un grand plan a été lancé pour ce qui concerne les grands axes de circulation, mais il faut aussi penser aux

parkings des immeubles collectifs et des copropriétés. Concernant ces lieux, l'amendement vise à ce que le Gouvernement définisse « une trajectoire de mise à disposition obligatoire de bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables ».

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je partage le souci de M. Colas-Roy : il faut multiplier les bornes de recharge. L'article 26 prévoit de grandes avancées en la matière, qui faciliteront en particulier leur installation dans les copropriétés. Votre amendement sera pleinement satisfait par ces dispositions ; je vous demande en conséquence de le retirer.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Le Gouvernement estime lui aussi nécessaire de renforcer les dispositifs de recharge dans l'habitat résidentiel collectif. Plusieurs mesures ont été adoptées en ce sens dans la LOM – je pense aux articles 64 et 69 –, qui ont donné lieu, à la fin de l'année 2020, à la publication de textes réglementaires relatifs au « droit à la prise » et au pré-équipement des places de stationnement.

Nous allons débattre de ce sujet en examinant des amendements à caractère opérationnel. Il ne semble pas nécessaire à ce stade de fixer un nouvel objectif programmatique pour les immeubles privés que vous ciblez. Je vous demande donc de retirer votre amendement, sans quoi j'émettrai un avis défavorable.

(L'amendement n° 6558 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux séries d'amendements, d'une part les amendements n°s 1733 et identiques, d'autre part les amendements n°s 1735 et identiques, pouvant être soumis à une discussion commune.

Nous commençons par la première série d'amendements identiques n°s 1733, 2721, 2951, 3144, 3756, 4040, 4803, 4825, 5222 et 6310.

Les amendements n°s 1733 de Mme Emmanuelle Anthoine et 2721 de M. Vincent Rolland sont défendus.

La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel, pour soutenir l'amendement n° 2951.

M. Pierre-Yves Bournazel. Cet amendement est issu d'un travail mené avec la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), le club des villes et territoires cyclables et Vélo & Territoires.

Je propose d'étendre le champ d'utilisation de la prime à la conversion à d'autres solutions de mobilité territoriales vertueuses. En outre, un cadre fiscal équitable et incitatif donnerait aux citoyens la possibilité de choisir leur mobilité et d'avoir accès à des solutions propres : vélo, vélo à assistance électrique, vélo cargo, transports en commun, covoiturage, autopartage. Enfin, nous pourrions nous inspirer de ce qui fonctionne ailleurs. Nous pourrions par exemple créer une prime à la mobilité durable sur le modèle du dispositif Bruxell'Air, qui a rencontré un fort succès et a permis à plus de 1 200 personnes de renoncer à leur voiture en 2020.

Mme la présidente. Les amendements n°s 3144 de M. Bertrand Pancher, 3756 de Mme Marietta Karamanli, 4040 de M. Robin Reda, 4803 de M. Paul-André Colombani et 4825 de M. Bertrand Bouyx sont défendus.

La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha, pour soutenir l'amendement n° 5222.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Identique à celui de M. Bournazel, il a fait l'objet d'un travail avec le club des élus nationaux pour le vélo, le club des villes et territoires cyclables et la FUB, laquelle soutient de manière remarquable le développement de l'usage du vélo au quotidien.

Dans cette discussion commune, nous allons également examiner mon amendement n° 5223, identique au n° 2952 de M. Bournazel. Il vise à ce que l'extension de la prime à la conversion à l'ensemble des modes de déplacement doux et décarbonés soit appliquée d'abord dans les zones à faibles émissions mobilité avant d'être généralisée à l'ensemble du territoire national. *(M. Jean-Jacques Bridey applaudit.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Anissa Khedher, pour soutenir l'amendement n° 6310.

Mme Anissa Khedher. Identique aux précédents, il met en avant une demande soutenue par de nombreuses associations de cyclistes comme le collectif Rillieux Vélo que j'ai rencontré et qui œuvre à ce que, localement, de plus en plus de nos concitoyens choisissent le vélo comme principal mode de transport.

Mme la présidente. Dans la discussion commune, nous en venons à la seconde série d'amendements identiques n°s 1735, 2952, 3753, 4802, 4826 et 5223.

Sur cette série d'amendements identiques, 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.

Les amendements n°s 1735 de Mme Emmanuelle Anthoine et 2952 de M. Pierre-Yves Bournazel sont défendus.

La parole est à Mme Chantal Jourdan, pour soutenir l'amendement n° 3753.

Mme Chantal Jourdan. Il vise à accompagner les ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants. Nous avons beaucoup parlé du vélo, mais il faut aussi aider nos concitoyens à choisir d'autres types de nouvelles mobilités, transports en commun compris.

Mme la présidente. Les amendements n°s 4802 de M. Paul-André Colombani et 4826 de M. Bertrand Bouyx sont défendus. Quant à l'amendement n° 5223, il a été défendu par M. Gouffier-Cha.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je suis défavorable à la première série d'amendements identiques, n°s 1733 et suivants, car ils sont satisfaits : nous avons déjà ouvert la prime à la conversion pour l'achat de vélos, de vélos cargos et de vélos à assistance électrique, en adoptant les amendements identiques n°s 5360 et 5930 à l'article 25.

Je suis en revanche favorable à la seconde série d'amendements identiques, n°s 1735 et suivants, sur lesquels le groupe La République en marche a demandé un scrutin public. Ils visent spécifiquement l'accompagnement de nos concitoyens dans les zones à faibles émissions mobilité. La mesure constituerait une véritable avancée : elle améliorerait l'acceptabilité

sociale de ces zones et répondrait aux craintes exprimées – notamment par Thierry Michels en commission – quant à l’accompagnement des publics les plus précaires au cours de la transition écologique.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. C’est le même avis. Je suis favorable à la seconde série d’amendements identiques, n^{os} 1735 et suivants, qui disposent que « l’État se fixe pour objectif d’accompagner les ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants, par une action ciblant en priorité les zones à faibles émissions mobilité ».

Nous avons l’intention de créer quarante-cinq zones à faibles émissions mobilité, ce qui nous permettra enfin d’atteindre en la matière un niveau acceptable par rapport à la moyenne européenne. Cela dit, nous voyons bien qu’il faudra accompagner les ménages pour qu’ils puissent continuer à se déplacer librement. De nombreuses mesures sont prévues en ce sens, et ces amendements, après ceux que vous avez déjà votés concernant les vélos, tendent à renforcer cet accompagnement.

Je suis défavorable à la première série d’amendements identiques, n^{os} 1733 et suivants.

(Les amendements identiques n^{os} 1733, 2721, 2951, 3144, 3756, 4040, 4803, 4825, 5222 et 6310 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 1735, 2952, 3753, 4802, 4826 et 5223.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	87
Nombre de suffrages exprimés	84
Majorité absolue	43
Pour l’adoption	84
contre	0

(Les amendements identiques n^{os} 1735, 2952, 3753, 4802, 4826 et 5223 sont adoptés.) (Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue à la demande du Gouvernement.

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

Mme la présidente. La séance est reprise.

Article 26

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

M. Pierre-Yves Bournazel. Il y a un enjeu majeur à encourager l’inscription du développement des parking-relais dans les objectifs des plans de mobilité élaborés par les collectivités territoriales. De ce point de vue, l’article 26 constitue une bonne nouvelle. Les parking-relais, couplés aux transports

en commun et à des box vélos sécurisés, offrent une solution simple, multimodale et peu coûteuse pour permettre à tous les citoyens de laisser leurs véhicules en dehors des villes, des centres urbains et métropolitains, et de gagner ainsi en temps, en efficacité, en logistique urbaine et, évidemment et surtout, en qualité de l’air.

Je défends cette idée depuis très longtemps. Dès 2013, j’avais proposé un objectif de création de 10 000 places de stationnement dans des parkings-relais en silos, entièrement végétalisés, aux grandes intersections de la région Île-de-France afin de décongestionner le cœur de l’agglomération parisienne et de réduire la pollution et le bruit. Dans la pratique, il faudra également s’assurer que l’accès et l’utilisation de ces parkings seront proposés à des tarifs très préférentiels pour les citoyens détenteurs de forfaits d’abonnements utilisables dans les transports collectifs.

Les députés du groupe Agir ensemble voteront en faveur de l’article 26.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Parfait !

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

M. Jean-Paul Lecoq. Le développement des parkings-relais est en effet une bonne nouvelle. Il est d’ailleurs étonnant qu’il faille encore passer par la loi pour inciter les autorités organisatrices de transports à construire de tels parkings – elles devraient y songer naturellement. Le Gouvernement a toutefois la volonté d’accélérer leur développement pour favoriser les transports en commun.

Madame la ministre, je vous propose d’aller encore plus loin et de ne pas vous arrêter aux parkings-relais. Joe Biden a déclaré récemment qu’il était de nouveau nécessaire de taxer les grandes entreprises américaines afin qu’elles contribuent elles aussi au développement du pays. Il s’est sans doute aperçu qu’elles gagnaient énormément d’argent et a dû penser qu’il était normal qu’elles participent à l’effort collectif. S’agissant du projet de loi, le Gouvernement aurait pu décider d’autoriser l’augmentation du versement transport pour favoriser la gratuité des transports en commun. Les parkings-relais seraient alors bondés et les transports en commun plébiscités.

En raison d’une certaine écologie punitive, les centres-villes sont devenus inaccessibles à la majorité des gens tant le stationnement est cher. Ceux qui peuvent payer, c’est-à-dire généralement ceux qui ont de grosses et belles voitures, n’ont jamais de difficulté à accéder aux parkings, lesquels coûtent trop cher pour les familles nombreuses et les mamans seules avec leurs gamins, qui renoncent à gagner les centres-villes.

On ne peut pas accepter que les centres-villes soient réservés aux plus riches. Je propose donc que leur accès soit facilité à ceux qui sont dans l’obligation de s’y rendre en voiture et d’inviter tous les autres, grâce à une politique incitative de gratuité des transports, à prendre les transports en commun. S’il fallait commencer par une mesure, je vous suggère de proposer, dans le projet de loi, que les transports en commun soient gratuits pour tous les déplacements scolaires – puisque nous savons tous que l’éducation est au fondement de toute chose. La boucle serait ainsi bouclée : en développant les parkings-relais et en favorisant l’accès aux transports en commun et la gratuité des transports, le Gouvernement irait jusqu’au bout de sa démarche. *(M. Gaël Le Bohec s’exclame.)*

Oui, les papas aussi s'occupent des enfants! Je le dis pour que ce soit inscrit au compte rendu. Mes propos étaient sexistes, c'est vrai. Pardon, madame la présidente! (*Rires.*)

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Moi aussi je m'occupe de ma fille! Elle s'appelle Emma!

Mme la présidente. Vous avez tout à fait raison, monsieur Lecoq. Ce sera ajouté au compte rendu! (*Sourires.*)

Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 2026, 1731, 1745, 1777, 2957, 4043, 5213, 6784, 722, 1746, 2958, 3064, 3527, 4044, 4354, 4696, 5215 et 3391, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 1731, 1745, 1777, 2957 et 4043 sont identiques, ainsi que les amendements n^{os} 722, 1746, 2958, 3064, 3527, 4044, 4354, 4696 et 5215.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 2026.

M. Martial Saddier. Alors que nous examinons l'article 26 sur les parkings-relais, nous sommes plusieurs députés du groupe Les Républicains – Valérie Beauvais, Michel Vialay, Jean-Marie Sermier, Vincent Descoeur et moi-même –, amoureux du vélo...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Allez Poulidor!

M. Martial Saddier. ...et admirateurs de ses praticiens réguliers, à vouloir réaffirmer notre conviction que le vélo a déjà pris et prendra une part croissante dans la mobilité de demain, grâce notamment au développement des vélos électriques.

Dans le prolongement de nos échanges sur l'article 25, rappelons que les vélos électriques constituent à la fois une offre nouvelle de déplacement et une source potentielle d'emplois. Des industriels exceptionnels pourraient voir le jour dans ce secteur. La France compte déjà quelques fabricants de vélos classiques, mais aussi des PME, des ETI – entreprises de taille intermédiaire – et des groupements d'entreprises qui travaillent actuellement à la fabrication du vélo électrique de demain. Je le sais de source sûre puisqu'un consortium d'entreprises de la vallée de l'Arve, la vallée de la mécatronique, développe actuellement un projet de vélo électrique et de boîte automatique particulièrement innovant et unique au monde.

Au nom des collègues que je viens de citer, je précise que l'amendement n^o 2026 ne revient pas sur l'idée selon laquelle toute agglomération doit posséder des parkings-relais pour organiser la mobilité et diminuer le nombre de voitures dans le centre-ville. Il vise à encourager, dans le cadre des plans de mobilité, la création de stationnements vélo sécurisés dans les parkings-relais à l'entrée de la ville. Ces parkings participent ainsi à la mobilité sur les derniers kilomètres du trajet avant le centre-ville, mais aussi aux déplacements de longue distance. En effet, les parkings-relais constituent des relais pour les gares, les autres modes de transport – train, bus, voiture – et les pôles multimodaux à l'entrée de la ville et favorisent donc le report modal également pour les trajets de longue distance.

Qu'il s'agisse de trajets de courte ou de longue distance, nous devons donner toute sa part au vélo. L'amendement propose donc que le nombre total de places de stationnement pour les vélos et le service de mise à disposition permette de satisfaire les besoins d'au moins 10 % des usagers du transport collectif au cours des années à venir.

Mme la présidente. Les amendements identiques n^{os} 1731 de Mme Émilie Bonnard, 1745 de Mme Emmanuelle Anthoine et 1777 de M. Martial Saddier sont défendus.

La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel, pour soutenir l'amendement n^o 2957.

M. Pierre-Yves Bournazel. Cet amendement est issu d'un travail avec la Fédération française des usagers de la bicyclette, le Club des villes et territoires cyclables et le réseau Vélo & territoires, dont je salue évidemment l'engagement. Il vise à appuyer, dans les plans de mobilité, la création de stationnements vélo sécurisés – et même végétalisés! – aux abords ou dans les parcs de rabattement situés à l'entrée des agglomérations.

Nous devons évidemment favoriser une chaîne de mobilité entre la voiture et le vélo qui soit favorable au report modal. Cette possibilité est d'autant plus intéressante dans un contexte de développement de réseaux express dédiés au vélo sur de longues distances – je pense à Paris, à Grenoble ou à Lyon – ou, le cas échéant, comme solution de rechange aux transports en commun, permettant d'atteindre la ville centre depuis le parc relais de manière décarbonée, autonome, rapide, immédiate et efficace.

Mme la présidente. L'amendement identique n^o 4043 de M. Robin Reda est défendu.

Les amendements n^{os} 5213 de Mme Constance Le Grip et 6784 de M. Loïc Prud'homme sont également défendus, ainsi que les amendements identiques n^{os} 722 de Mme Laurence Trastour-Isnart, 1746 de Mme Emmanuelle Anthoine, 2958 de M. Pierre-Yves Bournazel, 3064 de M. Éric Pauget, 3527 de M. Stéphane Viry, 4044 de M. Robin Reda, 4354 de Mme Fiona Lazaar, 4696 de M. Fabien Di Filippo et 5215 de Mme Constance Le Grip, et l'amendement n^o 3391 de M. Régis Juanico.

Quel est l'avis de la commission?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je souhaiterais m'associer aux propos de notre collègue Saddier quant à la nécessité de soutenir la filière industrielle du vélo. Je sais que notre collègue Gouffier-Cha, notamment, avait proposé un amendement sur le sujet.

Nous avons tous ensemble beaucoup travaillé pour garantir des stationnements sécurisés aux vélos dans les parcs relais – je salue d'ailleurs l'engagement de M. Bournazel sur le sujet. C'est en effet un enjeu essentiel. Grâce au travail fourni, notamment en commission, tous ces amendements sont satisfaits. Je vous propose donc de les retirer; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n^o 2026 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 1731, 1745, 1777, 2957 et 4043, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements n^{os} 5213 et 6784, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 722, 1746, 2958, 3064, 3527, 4044, 4354, 4696 et 5215, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 3391, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 5912 de M. Pacôme Rupin est défendu.

(L'amendement n° 5912, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir l'amendement n° 6561.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Si vous me le permettez, je défendrai en même temps l'amendement n° 6560. C'est pour moi l'occasion de saluer l'avancée faite en commission à l'initiative de M. le rapporteur, qui a permis la création de places de stationnement sécurisées pour les vélos dans les parcs relais.

Ces deux amendements proposent toutefois d'aller un peu plus loin et de réserver, dans ces parcs, des places pour recharger un véhicule électrique – c'est important –, et d'autres spécifiquement dédiées à l'auto-partage et au covoiturage. Ainsi, l'adepte du covoiturage saurait qu'il peut bénéficier d'une place réservée, et l'utilisateur d'un véhicule électrique saurait qu'il peut le recharger. Sachant que les parcs relais sont créés en particulier dans les zones à faibles émissions pour essayer de réduire le nombre de véhicules en circulation et de conduire les gens à privilégier les transports en commun, ces propositions me semblent de bon sens.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je partage votre volonté de développer les bornes de recharge dans les parcs relais. Nous en avons débattu en commission et vous aviez formulé, cher collègue, plusieurs propositions qui nous ont permis d'avancer. Nous en ferons nous-mêmes après l'article 26 qui nous permettront précisément d'atteindre l'objectif que vous visez. Demande de retrait ou avis défavorable.

(L'amendement n° 6561, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 5902 de Mme Séverine Gipson, 6560 de M. Jean-Charles Colas-Roy et 1358 de M. François-Michel Lambert sont défendus.

(Les amendements n°s 5902, 6560 et 1358, 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 1781 et 5969.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1781.

M. François-Michel Lambert. Le forfait mobilités durables, créé par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, n'est actuellement pas obligatoire. Pour évaluer le succès du dispositif, le Gouvernement a institué un baromètre dont les résultats devraient être connus bientôt – la semaine prochaine, je crois, madame la ministre.

Si jamais ils s'avéraient décevants, il est important que le Gouvernement légifère par ordonnance – le texte de la LOM en prévoyait la possibilité au bout de dix-huit mois, soit très prochainement, en juin 2021 – afin de rendre obligatoire l'application du forfait. Nous pourrions ainsi mener une politique à la hauteur de nos ambitions et satisfaisante, par exemple, la demande formulée dans le présent amendement, qui met en avant l'utilisation du vélo et du vélo cargo.

Rendre obligatoire le forfait mobilités durables était d'ailleurs une requête formulée par la Convention citoyenne pour le climat.

Mme la présidente. L'amendement n° 5969 de M. Gérard Leseul est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Le forfait mobilités durables est issu d'un travail que nous avons mené ensemble, notamment avec le rapporteur Jean-Luc Fugit, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Nous avons porté son plafond de 400 à 500 euros à la faveur du projet de loi de finances. Il convient que les entreprises, mais aussi les collectivités et les services de l'État se saisissent de ce formidable outil susceptible de décarboner nos déplacements du quotidien. Nous suivrons donc de très près les mesures du baromètre et nous serons très attentifs au déploiement du forfait et à son évolution.

Quant à la disposition que vous proposez, elle est satisfaite par la loi d'orientation des mobilités : aux termes de l'article L. 1214-2 du code des transports, le plan de mobilité vise à assurer le développement « des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ». Demande de retrait.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Comme vous l'avez dit, un baromètre, sous la forme d'un sondage réalisé auprès de 1 000 entreprises environ, permettra d'évaluer l'efficacité du forfait mobilités durables ; ses résultats seront publiés la semaine prochaine. Nous allons évidemment les analyser mais, avant d'en tirer des conclusions définitives, nous allons attendre que soit dressé le bilan des négociations annuelles obligatoires prévues dans la loi d'orientations des mobilités ; elles doivent être faites dix-huit mois après la publication de la loi, c'est-à-dire à peu près en septembre prochain.

À ce stade, nous disposons déjà de premiers retours et nous pouvons dire qu'il est manifestement nécessaire de mieux faire connaître le dispositif, de mieux communiquer dessus. Quoi qu'il advienne, nous prévoyons donc d'ores et déjà une campagne de communication en ce sens.

S'agissant de l'amendement présenté par M. Lambert, il vise à intégrer au plan de mobilité l'objectif de favoriser le stationnement des « cycles » et des « engins de déplacements personnels ». Dans la mesure où la commission y a déjà intégré un objectif de création de stationnements sécurisés pour les « bicyclettes, y compris à assistance électrique », et les « engins de déplacement personnel », je considère que votre amendement est satisfait. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

M. François-Michel Lambert. Peut-être mon amendement est-il satisfait ;...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Oui !

M. François-Michel Lambert. ...en revanche, mon attente concernant le forfait mobilités durables ne l'est absolument pas. D'après vos propos, on comprend que ce n'est peut-être pas un échec, mais que ça ne marche pas. Nous pensons qu'il faut le rendre obligatoire ; une telle mesure viendrait satisfaire

une attente forte car elle créerait du pouvoir d'achat et pourrait donner lieu à une révolution pour les mobilités du quotidien dans de nombreux territoires,...

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

M. François-Michel Lambert. ...et à une forme d'apaisement des territoires. Vous avez augmenté son montant et nous vous avons soutenu ; désormais, il faut le rendre opérationnel, afin qu'il ne soit pas qu'une déclaration inscrite sur un bilan.

Il faut donc rendre le forfait mobilités durables obligatoire ; je compte sur vous, madame la ministre.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous pouvez compter sur nous aussi !

(L'amendement n° 1781 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy.

M. Jean-Charles Colas-Roy. De nombreux amendements relatifs au forfait mobilités durables ont été déclarés irrecevables. Il est donc compliqué d'en discuter dans le cadre de ce projet de loi, et je trouve cela vraiment dommage. La Convention citoyenne pour le climat demandait la généralisation du forfait ; nous aurions donc pu aller plus loin que la loi d'orientation des mobilités – celle-ci prévoyait une expérimentation qui tarde à se développer, en partie du fait du caractère tardif de la publication des décrets d'application.

Certains amendements ont aussi proposé de rendre possible le cumul du forfait avec le versement mobilité, car les deux dispositifs sont complémentaires. J'avais même proposé un forfait « mobilité et démobilité durables », par lequel on favoriserait la création de tiers-lieux ou d'espaces de cotravail pour limiter l'usage des véhicules et désengorger les grandes métropoles. Il aurait été intéressant que nous en débattions, car les transports constituent un des volets majeurs du projet de loi « climat et résilience ». Essayons collectivement d'avancer sur ce sujet, madame la ministre et monsieur le rapporteur, car le forfait mobilités durables est un formidable outil. *(MM. Gérard Leseul et Vincent Thiébaud applaudissent.)*

(L'amendement n° 5969 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Claire Bouchet, pour soutenir l'amendement n° 6289.

Mme Claire Bouchet. Déposé par Mme Krimi et quinze autres députés, il tend à modifier l'article L. 1214-2 du code des transports, relatif au plan de mobilité, afin de rendre plus effectif le développement de bornes de recharge sur l'ensemble du territoire et de favoriser l'usage de voitures électriques et hybrides rechargeables.

Le développement de telles infrastructures est en effet encore trop marginal dans les collectivités locales. Elles doivent pourtant être démocratisées si nous voulons que chaque citoyen français puisse y avoir librement accès.

S'agissant des infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, l'objectif annoncé par le Gouvernement en octobre dernier est d'atteindre le nombre de 100 000 bornes installées sur le territoire national d'ici 2022. Or à ce jour, seules 31 000 sont en place : nous ne sommes donc qu'au tiers du chemin.

Qui plus est, leur développement est très inégal sur le territoire. Mon département des Hautes-Alpes est apparemment le mieux doté, avec 145 bornes pour 100 000 habitants ; au contraire, d'autres territoires, notamment situés au centre de la France, sont très largement sous-dotés. Par exemple, le Cantal ne compte que 16 bornes pour 100 000 habitants, et la Haute-Vienne seulement 11.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je vous remercie pour votre engagement sur ce sujet : nous y répondrons avec le développement des bornes de recharge, essentiel pour notre pays.

Dans ce but, nous avons déposé trois amendements : le premier vise à simplifier le déploiement des bornes de recharge dans les copropriétés, le deuxième a pour objet les bornes de recharge dans les parkings relais et le troisième concerne l'accroissement du nombre de bornes sur les autoroutes.

Ces trois amendements répondront pleinement à votre souci légitime de développer les bornes de recharge, d'où ma demande de retrait de votre amendement.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Cet amendement m'offre l'occasion de faire le point sur le développement des bornes de recharge.

Le déploiement du véhicule électrique est une réalité puisqu'il représentait 2 % du marché en 2019, 6 % en 2020 et 8 % le mois dernier. Le Gouvernement mène une politique ambitieuse reposant sur trois chantiers prioritaires : développement d'un réseau de stations de recharge rapide dans tout le territoire pour les déplacements de longue distance ; objectif de 100 000 points de recharge ouverts au public d'ici à 2022 pour les déplacements quotidiens et régionaux ; facilitation de l'accès à la recharge dans les bâtiments résidentiels collectifs.

De nombreux équipements sont déjà disponibles : sur les grands axes routiers, 130 aires de service sont équipées dans l'ensemble du territoire ; 37 500 points de recharge sont ouverts au public et des engagements ont été pris pour plus de 30 000 points supplémentaires, auxquels il faut ajouter les 600 000 bornes privées installées par les particuliers ou les entreprises pour leur flotte ou leurs salariés.

L'État a triplé les aides à l'installation de bornes publiques, prend en charge 75 % du coût de raccordement et a alloué une enveloppe de 100 millions d'euros pour le déploiement de bornes sur les autoroutes.

Dans le projet de loi que nous examinons, le Gouvernement propose d'aller plus loin en facilitant l'installation de bornes dans les copropriétés : la décision serait prise à la majorité simple et l'utilisation du réseau public de distribution serait autorisée sans avance de frais – l'infrastructure étant remboursée au fur et à mesure par les seuls utilisateurs des bornes. Ensuite, le texte prévoit l'amplification du déploiement des bornes rapides sur les autoroutes en prolongeant jusqu'à 2025 la prise en charge à 75 % des coûts de raccordement, dispositif qui devait s'éteindre à la fin de cette année. Enfin, il vise à accélérer le déploiement des bornes sur les parkings publics en étendant à tous les parkings l'obligation prescrite par la LOM, y compris les parkings relais et les parkings couverts.

Je vous demande le retrait de votre amendement qui sera satisfait par le texte du projet de loi.

(L'amendement n° 6289 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 154 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 154, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 1427 et 4138.

L'amendement n° 1427 de M. Bertrand Pancher est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 4138.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à supprimer la possibilité pour les usagers des transports en commun de stationner sur la voirie des parkings relais, ce qui présente de nombreux risques en matière de sécurité.

Cette disposition est en outre inapplicable car les forces de l'ordre ne peuvent pas savoir si les propriétaires des véhicules sont des usagers des transports en commun.

(Les amendements identiques n° 1427 et 4138, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 7207 et l'article 26, je suis saisie par le groupe La République en marche d'une demande de scrutins publics.

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

La parole est à M. Éric Girardin, pour soutenir l'amendement n° 7207.

M. Éric Girardin. Le covoiturage, vecteur de mobilité partagée, présente plusieurs vertus parmi lesquelles figure la limitation de l'impact de la circulation automobile sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et, évidemment, le changement climatique. Il permet en outre aux usagers de réduire les frais liés au transport. Enfin, il améliore l'accès à la mobilité des personnes se trouvant dans une situation de vulnérabilité économique et sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

L'objectif de cet amendement est de déployer un système universel ou signe distinctif de covoiturage dans le territoire national.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'un des enjeux de la mobilité est la massification du transport. Votre amendement va dans le sens de la massification à travers la promotion du covoiturage : j'y suis pleinement favorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 7207.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	87
Nombre de suffrages exprimés	86
Majorité absolue	44
Pour l'adoption	86
contre	0

(L'amendement n° 7207 est adopté.) (Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, Dem et Agir ens.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements identiques, n° 2067, 2300, 3179 et 5070.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 2067.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement de notre collègue Jean-Yves Bony propose d'ouvrir les parkings relais aux véhicules partagés, véhicules de location de courte durée ou véhicules en auto-partage.

Mme la présidente. Les amendements n° 2300 de M. Marc Le Fur, 3179 de Mme Lise Magnier et 5070 de M. Jean Lassalle sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'alinéa 3 de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales permet déjà de réserver des places aux véhicules « bénéficiant d'un label auto-partage ». Sur ce point, les amendements sont donc satisfaits. Quant à la notion de location de courte durée, elle n'est pas définie juridiquement.

Je demande donc le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

(Les amendements identiques n° 2067, 2300, 3179 et 5070, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 26.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	84
Nombre de suffrages exprimés	79
Majorité absolue	40
Pour l'adoption	79
contre	0

(L'article 26, amendé, est adopté.) (Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)

M. Bruno Millienne. C'est énorme !

Après l'article 26

Mme la présidente. Sur les amendements identiques n° 783, 1791, 1965, 3562, 6563, 6786 et 6992, je suis saisie par les groupes Socialistes et apparentés et La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 5110, 4523, 783, 1791, 1965, 3562, 6563, 6786, 6992, 4228 et 4232, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 783, 1791, 1965, 3562, 6563, 6786 et 6992 sont identiques.

Les amendements n^{os} 5110 de M. Hubert Wulfranc et 4523 de M. Matthieu Orphelin sont défendus.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 783.

M. Vincent Descoeur. Nous avons évoqué il y a quelques instants les moyens qui pourraient être engagés pour faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants – un sujet qui gagne en importance avec le déploiement des ZFE-m dans les agglomérations françaises. L'amendement vise à instaurer des prêts à taux zéro mobilité, afin de permettre aux ménages les plus modestes d'acquérir une automobile électrique ou hybride ou un vélo.

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 1791 de Mme Emmanuelle Anthoine et 1965 de M. Éric Pauget sont défendus.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 3562.

M. Gérard Leseul. Je ne peux pas ne pas défendre cet amendement auquel nous avons plusieurs fois fait allusion depuis le début de notre discussion sur la mobilité.

Même les organismes de microcrédit appellent de leurs vœux l'instauration du prêt à taux zéro car un microcrédit a un coût pour l'emprunteur...

Pardonnez-moi, madame la ministre, mais je m'adresse aussi à vous. Je sais que vous m'avez écouté à d'autres moments, mais cela me gêne que vous me tourniez le dos et l'oreille.

Mme Barbara Pompili, ministre. Mais je sais faire deux choses à la fois, c'est cela être ministre !

M. Gérard Leseul. Je disais donc que même avec la meilleure volonté du monde, un microcrédit implique pour l'emprunteur un coût dont l'ampleur est liée à la ressource, au fonctionnement et au risque.

Comme M. Descoeur, je propose donc de donner aux ménages les plus modestes accès à des crédits dont le coût serait pris en charge, comme d'autres prêts à taux zéro, par la puissance publique.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir l'amendement n^o 6563.

M. Jean-Charles Colas-Roy. La transition écologique est avant tout une question de justice sociale : ce sont les plus modestes d'entre nous qui sont le plus durement touchés par les changements climatiques car ils vivent généralement dans des passoires thermiques et paient des factures d'énergie très élevées. Il faut donc agir sur la rénovation des bâtiments, mais également sur les véhicules car ces personnes éprouvent des difficultés pour en changer.

L'idée est de combler un manque : l'amendement vise à compléter les dispositifs de microcrédit, de prime à la conversion des véhicules et de subvention par la création d'un prêt à taux zéro dont l'objectif est de laisser un reste à charge le plus faible possible aux familles modestes. Ces dernières doivent

pouvoir changer de véhicule et être actrices de la transition écologique. Si nous les laissons au bord du chemin, nous les braquerions et nous empêcherions la consolidation de la nécessaire acceptation sociale de la transition, agissant ainsi au détriment de celle-ci. (*M. Gérard Leseul applaudit.*)

Mme la présidente. L'amendement n^o 6786 de Mme Mathilde Panot est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 6992.

M. Jean-Marie Sermier. Il faut tirer les leçons des événements qui se sont produits au cours de cette législature. Madame la ministre, mesdames et messieurs les députés de la majorité, souvenez-vous que le mouvement des gilets jaunes est né d'une augmentation abusive de la taxation des carburants. De nombreux Français, contraints de prendre leur automobile pour aller travailler car ils n'ont pas accès à des transports en commun, en particulier dans les zones rurales, ont trouvé anormal de supporter des charges supplémentaires amputant leur pouvoir d'achat.

Les députés du groupe Les Républicains sont très attachés à la cause environnementale : je vous l'ai dit et vous le répète, au-delà de l'environnement, il y a le climat – d'ailleurs, le titre de la loi comprend les mots « climat » et « résilience ». La question du climat diffère quelque peu de celle de l'environnement : elle en fait partie, mais elle la dépasse.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est global.

M. Jean-Marie Sermier. Il faut trouver les moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre – de plus de 100 millions de tonnes comme je l'ai indiqué tout à l'heure –, ce qui nécessite de suivre plusieurs orientations sur le logement et la mobilité. Notre collègue Vincent Descoeur a indiqué dans différents rapports qu'il convenait de ne laisser aucun reste à charge pour les dispositifs liés au logement.

Quant à la mobilité décarbonée, elle coûte plus cher et vous n'avez pas réussi à nous expliquer la façon dont nous allions massifier l'offre de véhicules à hydrogène ou électriques, dont les prix sont plus élevés. Vous ne pouvez pas laisser au bord du chemin toutes celles et ceux qui perçoivent un salaire au SMIC et qui ne peuvent pas s'acheter des automobiles à plusieurs dizaines de milliers d'euros, d'autant que le marché de l'occasion va s'effondrer puisque personne ne voudra acheter de véhicules à moteur thermique qui ne vaudront plus rien dans quelques années.

Le marché de l'occasion des véhicules décarbonés n'est quant à lui pas encore mature ; il est à peine existant. Il est à parier que les véhicules de deuxième main seront relativement onéreux. Il convient donc d'accompagner les plus démunis ; c'est pour cela que nous parlons de microcrédits et de prêts à taux zéro. Ce que disait M. Descoeur à propos du logement est également valable à propos de la mobilité : il faut agir sur le reste à charge, car on ne saurait accepter que ceux qui travaillent soient incapables de le payer.

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 4228 et 4232 de M. Matthieu Orphelin sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je suis tout à fait d'accord avec M. Sermier : nous ne devons laisser personne au bord du chemin. C'est la raison pour laquelle nous avons travaillé ensemble pour proposer des solutions aux plus modestes.

M. Colas-Roy l'a dit, il faut s'occuper d'eux, mais les PTZ (prêts à taux zéro) ne pourront pas les atteindre puisqu'ils sont exclus du système bancaire. C'est pourquoi nous avons proposé, avec le Gouvernement, le déploiement de microcrédits garantis par l'État à 50 % et cumulables avec le bonus et la prime à la conversion.

Très concrètement, pour une Zoé d'occasion à 9 000 euros, l'acheteur bénéficiera d'un bonus de 1 000 euros, d'une prime à la conversion de 5 000 euros et d'un microcrédit de 3 000 euros, sans reste à charge. Cela permet d'accompagner les plus modestes dans l'achat de véhicules à très faibles émissions. Les dispositifs que nous créons sont les plus pertinents et les plus inclusifs possible ; ils permettent d'accompagner l'ensemble de nos concitoyens dans la transition écologique. Avis défavorable sur l'ensemble des amendements.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Très bien !

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Mes propos s'inscriront dans la droite ligne de ceux du rapporteur. L'éco-PTZ est un exemple typique de fausse bonne idée. Tout d'abord, il ne résout pas les problèmes des plus modestes, qui sont exclus du système bancaire et ne pourront donc y avoir accès. Quand bien même ils le pourraient, un taux d'intérêt nul serait finalement peu intéressant, compte tenu du niveau très bas des taux d'intérêt. Depuis le début de l'année, le Gouvernement a instauré un dispositif de microcrédit très intéressant, dans la mesure où la forte garantie de l'État, représentant 50 % du montant, permet justement de faire baisser les taux. Ces microcrédits concernent les plus modestes ; ils sont distribués par des structures adaptées qui peuvent accompagner les ménages dans leur projet. Les dispositions proposées par les amendements ne me semblent donc pas servir nos objectifs.

Nous avons un exemple d'application de cette fausse bonne idée et des résultats que cela a donné : l'éco-PTZ logement, qui a mis très longtemps à fonctionner, soit parce que les banques préféraient distribuer leurs propres prêts, soit parce que le reste à charge était trop important ou parce que les ménages étaient trop peu solvables pour accéder aux prêts. Il a fallu dix ans pour faire progresser l'éco-PTZ ; nous voulons avancer beaucoup plus vite en matière de véhicules décarbonés, en particulier en direction des plus modestes, ce que permet le microcrédit. Je vous renvoie à l'exemple donné par le rapporteur, sachant que l'on peut trouver une Zoé d'occasion à 8 000 euros ! Avec le microcrédit, on peut ne plus avoir de reste à charge du tout. Voilà ce qui permet de rendre service aux personnes qui ont besoin de mobilité. Avec l'institution des ZFE, nous aurons ainsi des personnes qui pourront acheter des véhicules plus propres et qui respireront mieux.

M Bruno Millienne et M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur CQFD !

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 5862, je suis saisie par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Madame la ministre, pardonnez-moi, mais je ne peux pas vous laisser dire des contrevérités.

Mme Barbara Pompili, ministre. Ah ! Mince alors !

M. Gérard Leseul. Premièrement, vous dites que les plus modestes sont exclus du système bancaire ; ce n'est pas vrai. Ils sont exclus du crédit, ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

M. Bruno Millienne. Mais si !

M. Gérard Leseul. Deuxièmement, vous dites qu'il n'y a pas de reste à charge avec un microcrédit ; ce n'est possible que si le taux est égal à zéro. Si un taux d'intérêt est appliqué, il y a forcément un reste à charge. J'ai été administrateur de sociétés de microcrédit, je sais de quoi je parle !

Mme Barbara Pompili, ministre. Le reste à charge, c'est en dehors du crédit !

M. Gérard Leseul. Acceptez l'idée que souscrire un crédit implique de payer des intérêts et des frais d'assurance. Il y a donc un reste à charge. Ce n'est que lorsque le taux d'intérêt est nul que vous n'avez pas de reste à charge.

Mme Barbara Pompili, ministre, M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général et M. Bruno Millienne. Mais si !

M. Gérard Leseul. Je suis très binaire : soit le prêt à taux zéro n'a pas d'utilité pour les ménages les plus modestes et il faut le dire, afin qu'ils cherchent une autre solution ; soit il en a, et il faut alors imposer un taux d'intérêt nul, qu'il s'agisse d'un microcrédit ou d'un crédit bancaire. C'est cela que signifie l'absence de reste à charge. Sinon, tout ce que vous instaurerez représentera un coût. Lorsque l'on rembourse un prêt, on rembourse des intérêts : c'est le reste à charge. S'il vous plaît, ouvrez les yeux !

Mme Barbara Pompili, ministre. Ils sont très ouverts !

M. Bruno Millienne. À cette heure-ci, moi je les ferme.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Moi qui voulais économiser le temps de parole de mon groupe... Madame la ministre, nous ne parlons peut-être pas des mêmes, mais pour ma part, j'ai découvert que certaines associations proposent des taux d'intérêt que je n'imaginai pas. D'après vous, à combien s'élèvent-ils : 1 %, 2 %, 3 %, 5 %, 10 % ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Avec la garantie de l'État ?

M. Jean-Paul Lecoq. Même avec la garantie de l'État... L'autre problème est que, faute d'encadrement, les taux pratiqués ne sont pas les mêmes partout, puisqu'ils dépendent de ceux qui les octroient. Nous vous proposons donc, dans ce cas précis, de les ramener à zéro.

Quant au reste à charge, il correspond au remboursement du crédit.

Mme Barbara Pompili, ministre. Voilà !

M. Bruno Millienne. Y compris pour les PTZ !

M. Jean-Paul Lecoq. Même s'il est échelonné sur plusieurs mois, le remboursement du crédit et le paiement des intérêts constituent le reste à charge. Nous proposons que les citoyens qui souscriraient un microcrédit pour acquérir un véhicule moins polluant n'aient que le capital à rembourser. L'État non seulement apporterait sa garantie à hauteur de 50 % du

montant, mais prendrait en charge la rémunération des organismes de crédit afin qu'ils puissent proposer un taux zéro.

M. Gérard Leseul. C'est bien dit !

M. Dominique Potier. C'est la première fois que je vois un communiste s'intéresser au capital ! (*Sourires.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Le capital, je sais comment ça marche, et les banques aussi ! C'est pourquoi je les combats !

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Votre réponse, madame la ministre, illustre la raison pour laquelle nous avons demandé un scrutin public sur ces amendements. Nous considérons en effet, et nous ne sommes pas les seuls, que l'écologie ne peut pas fonctionner si elle est inégalitaire – cela entraînerait des situations insupportables. On ne saurait permettre que des gens qui, en raison de leur catégorie sociale, ne peuvent pas s'acheter de véhicules moins polluants se voient refuser l'accès aux zones à faibles émissions ; d'autant que ce sont souvent les mêmes qui, habitant loin des centres urbains, sont contraints d'utiliser leur véhicule personnel faute d'un réseau de transports en commun suffisamment développé.

Cela vous a été dit de façon très claire, les microcrédits ne sont pas équivalents à des crédits à taux zéro ; ce n'est pas vrai. Vous ne pouvez pas prétendre que ce que nous suggérons n'a pas fait ses preuves ni proposer à la place des crédits dont le taux d'intérêt est à la limite du taux d'usure, en particulier pour les gens qui sont en difficulté avec le système bancaire. Si vous voulez développer les zones à faible émission et en limiter l'accès à certains véhicules, il faut permettre aux plus défavorisés – dont nous estimons la part à 20 % de la population – d'acquérir un véhicule moins polluant. Il nous semble qu'il n'y a pas d'autre solution que le prêt à taux zéro.

M. Jean-Paul Lecoq. Même sous forme de microcrédit, mais à taux zéro !

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

M. Vincent Descoeur. Premièrement, M. Lecoq a raison : lorsque l'on a besoin d'emprunter 8 000 euros, le reste à charge est de 8 000 euros et peut se trouver amplifié en fonction du taux d'intérêt.

M. Bruno Millienne. C'est aussi le cas avec un PTZ !

M. Vincent Descoeur. Nous touchons à la question centrale de l'accompagnement de la transition : le reste à charge. C'est vrai pour les foyers très modestes et modestes – nous en reparlerons lors de l'examen du chapitre consacré à la rénovation thermique des bâtiments –, mais aussi pour la catégorie intermédiaire. Le reste à charge est la clé de la réussite de la transition, le maillon faible qui peut faire échouer le système. Aujourd'hui est proposé un prêt à taux zéro pour des ménages modestes, le microcrédit étant plutôt réservé, d'après ce que j'ai compris, à des ménages très modestes. Une partie des ménages, du fait du déploiement des ZFE mobilité, mais plus simplement parce qu'ils devront abandonner leur ancien véhicule, seront confrontés à une dépense qui mérite un accompagnement par un éco-PTZ.

Vous avez pris l'exemple d'une Zoé d'occasion à 8 000 euros, mais ce n'est peut-être pas une solution idéale, parce qu'on ne fait pas rentrer toute une famille dans une Zoé.

Mme Barbara Pompili, ministre. Comment font les gens pour acheter leur véhicule aujourd'hui ? Ce n'est pas gratuit !

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. Je voulais juste objectiver le débat sur le reste à charge avec quelques chiffres. Premièrement, le taux d'usure au 1^{er} avril est fixé à 9,91 % pour des prêts entre 3 000 et 6 000 euros.

M. Jean-Paul Lecoq. Voilà !

M. Bruno Millienne. Et quand le prêt est garanti par l'État ?

M. Michel Vialay. Deuxièmement, quand on parle de reste à charge, cela ne se limite pas aux intérêts : il faut aussi compter le capital à rembourser. Une somme de 6 000 euros, qui n'est pas énorme, correspond à un remboursement de 100 euros par mois pendant cinq ans, soit un peu plus de 8 % du SMIC. Pour des personnes modestes, c'est très compliqué à rembourser.

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

M. Bruno Millienne. Comment font les gens actuellement pour acheter une voiture d'occasion à 6 000 ou 8 000 euros...

M. Jean-Marie Sermier. Les véhicules thermiques ne sont pas vendus au même prix !

M. Bruno Millienne. ...en l'absence de bonus, de prime à la conversion ou de PTZ ?

M. Jean-Paul Lecoq. Il leur faut un crédit !

M. Bruno Millienne. Exactement : ils souscrivent un crédit du même montant. Avec la prime à la conversion et le bonus, on arrive à trouver des véhicules électriques d'occasion aux mêmes prix que les autres, entre 6 000 et 8 000 euros. C'est exactement la même situation. Quand je vous écoute, j'ai l'impression qu'aujourd'hui, les gens dont vous parlez n'ont pas de voiture !

M. Gérard Leseul. Ils vont garder leur vieux diesel.

M. Jean-Paul Lecoq. L'idée, c'est de les inciter à en changer !

M. Bruno Millienne. Vous pouvez déjà leur expliquer qu'ils feront des économies d'énergie et paieront moins cher l'entretien de leur voiture qu'avec des moteurs thermiques. Ce n'est pas vrai qu'on ne peut pas accéder aux véhicules propres ; bien sûr qu'on le peut ! L'habitude n'est pas prise encore, mais aujourd'hui, les gens qui achètent une voiture d'occasion pour rouler au minimum quatre ou cinq ans déboursent de fait entre 6 000 et 8 000 euros.

M. Gérard Leseul. Vous irez expliquer ça dans les quartiers !

M. Bruno Millienne. Cela revient donc au même, voire moins cher grâce à la prime à la conversion et au bonus écologique.

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

M. François-Michel Lambert. Il y a des hommes et des femmes qui ont des difficultés à acquérir des véhicules, qui éprouvent des angoisses à ce sujet. Je n'ai toujours pas compris votre avis défavorable. Est-il idéologique ? Sur quel aspect est-il fondé ? Mme la ministre a souligné que le PTZ

n'avait pas fonctionné pour l'accès au logement. Peut-être, mais c'est aussi un outil marketing. Permettez-moi de le désigner ainsi, sans vouloir aucunement le minorer: il constitue un moyen d'attirer l'attention et, parfois, d'inciter dépasser le préjugé selon lequel on n'aurait pas les moyens d'acheter un tel véhicule. Là, je vous rejoins, monsieur Millienne: cet achat n'est peut-être pas inaccessible. Mais si ce n'est pas su, la transition n'aura pas lieu.

M. Jean-Paul Lecoq et plusieurs députés du groupe LR. Très bien!

(Les amendements n^{os} 5110 et 4523, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 783, 1791, 1965, 3562, 6563, 6786 et 6992.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	76
Nombre de suffrages exprimés	74
Majorité absolue	38
Pour l'adoption	25
contre	49

(Les amendements identiques n^{os} 783, 1791, 1965, 3562, 6563, 6786 et 6992 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements n^{os} 4228 et 4232, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 5862 de M. Jean-Marie Sermier est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable.

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

M. Jean-Marie Sermier. Les avis sont défavorables, alors qu'il s'agit d'une mesure d'accompagnement technique essentielle si nous voulons décarboner la mobilité. L'hydrogène fait partie des solutions pour y parvenir. Il faut des automobiles, et vous ne nous avez pas répondu quant à la possibilité de construire massivement des automobiles à hydrogène dans un avenir proche. Un réseau de bornes d'avitaillement est également nécessaire. Dans cet amendement, nous vous proposons d'équiper tous les parkings de plus de cent places d'une borne de recharge.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 5862.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	77
Nombre de suffrages exprimés	74
Majorité absolue	38
Pour l'adoption	20
contre	54

(L'amendement n^o 5862 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 6215, 3801 et 6577, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 3801 et 6577 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n^o 6215.

M. Jean-Luc Fugit. Le sujet des bornes de recharge dans les copropriétés a déjà été évoqué en commission spéciale et en séance, ce soir. J'y reviens, car j'estime qu'il est indispensable d'accompagner plus efficacement la forte expansion des véhicules électriques, afin de concourir au développement d'une mobilité moins polluante. L'amendement que je vous propose tend à mieux coordonner le déploiement des bornes de recharge dans les copropriétés, selon un principe de coût partagé. Le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité serait chargé d'installer les infrastructures de recharge collective dans les copropriétés, afin de rationaliser les travaux et de limiter les éventuels surcoûts liés à l'installation de bornes supplémentaires. Ce dispositif participerait à atteindre l'objectif de 7 millions de bornes de recharge en 2030, fixé par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015.

Mme la présidente. Les amendements identiques n^{os} 3801 de M. Romain Grau et 6577 de M. Jean-Charles Colas-Roy sont défendus.

(L'amendement n^o 6215, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 3801 et 6577, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 2946 de M. Julien Dive est défendu.

(L'amendement n^o 2946, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 3797 de M. Romain Grau et 6578 de M. Jean-Charles Colas-Roy, faisant l'objet d'une discussion commune, sont défendus.

(Les amendements n^{os} 3797 et 6578, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 3804 de M. Romain Grau et 6576 de M. Jean-Charles Colas-Roy sont défendus.

(Les amendements n^{os} 3804 et 6576, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n^o 5366 rectifié.

Mme Barbara Pompili, ministre. L'année 2020 a été marquée par une augmentation spectaculaire des ventes de véhicules électriques et hybrides rechargeables ; la tendance devrait se poursuivre en 2021 et au-delà. Le déploiement des infrastructures de recharge doit encore être facilité et accéléré pour accompagner la transition vers la mobilité électrique, en particulier dans les copropriétés, où les freins sont encore nombreux. La loi LOM a déjà introduit des simplifications, en particulier avec l'instauration du droit à la prise dans les copropriétés et le renforcement des exigences de pré-équipement dans les bâtiments neufs. Le Gouvernement propose d'aller encore plus loin, notamment pour les bâtiments existants.

L'amendement que je vous présente vise à créer un mécanisme de financement pour les propriétaires ou copropriétaires qui choisiraient d'installer une infrastructure collective de recharge relevant du réseau public de distribution. Les utilisateurs de ces infrastructures prendront en charge les remboursements à mesure qu'ils demanderont l'installation de leur propre point de recharge. Le dispositif tend également à faciliter la décision en la soumettant à la majorité simple, dès lors qu'un dispositif de financement public ou privé permet d'installer une infrastructure collective sans frais pour le syndicat des copropriétaires.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est un amendement complet, puisqu'il concerne aussi le mécanisme de financement, avec une proposition très intéressante. Je crois qu'il est vraiment nécessaire d'aller plus loin que les mesures que nous avons adoptées dans la loi d'orientation des mobilités, pour accompagner le déploiement des bornes de recharge, notamment dans les copropriétés. Avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Zivka Park.

Mme Zivka Park. On sait que 90 % des recharges sont effectuées à domicile,...

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

Mme Zivka Park. ...et que 44 % de nos concitoyens vivent en résidence collective. Nous sommes nombreux dans l'hémicycle à avoir été interpellés par des habitants qui aimeraient s'équiper d'un véhicule électrique, mais qui rencontrent des difficultés pour installer une borne électrique dans une résidence collective. Je salue donc cet amendement, qui ouvre la voie à deux avancées concrètes. La première est le préfinancement de l'infrastructure collective via le réseau public de distribution. La copropriété pourra le solliciter pour déployer une infrastructure sans frais. Les utilisateurs seuls s'acquitteront d'une contribution, lorsqu'ils voudront se raccorder. Secondement, la décision d'installation sera facilitée par le recours à la majorité simple – c'est déterminant. La loi d'orientation des mobilités avait ouvert le débat sur ce thème, je suis satisfaite du dispositif proposé dans cet amendement et je vous invite, chers collègues, à le voter, pour encourager l'utilisation des véhicules électriques. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Très bien ! Vive La République en marche !

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

M. Martial Saddier. Si vous me permettez l'expression, madame la ministre, ça, c'est de l'amendement ! Il est costaud, comme on dit.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Oui, il est costaud ! Il envoie du lourd !

M. Martial Saddier. Il est certes vingt-trois heures et quarante minutes, ce qui ne nous laisse que vingt minutes avant la levée de la séance, mais il faut en consacrer deux à bien expliquer l'objet de cet amendement. D'abord, j'estime qu'il aurait mérité d'arriver un peu plus tôt, par exemple pendant l'examen en commission.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Mieux vaut tard que jamais !

M. Martial Saddier. Il bouleverse complètement le financement et les modalités techniques de l'installation de tous les raccordements électriques des copropriétés.

M. Damien Adam. Dans le bon sens, non ?

M. Martial Saddier. Je vois que le rapporteur ne dit pas le contraire, alors ça avait l'air de pouvoir passer comme ça, en trois minutes. Appelons un chat un chat, pour que tout le monde, dans tous les immeubles de France, comprenne bien les enjeux demain matin au réveil. Je ne suis pas opposé au dispositif, mais il soulève quand même quelques interrogations.

M. Jean-Paul Lecoq. Qui paye ?

M. Martial Saddier. Pour faire court, l'installation aujourd'hui requiert une majorité de la copropriété. Le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité en finance 40 % et le reste à charge est divisé entre la copropriété et les utilisateurs individuels : 60 % du coût global est payé par la copropriété dans son ensemble, tandis que 60 % du coût de la dérivation individuelle est supporté par chaque copropriétaire ou bénéficiaire. L'amendement vise à faire payer à chacun la part qui correspond à son branchement individuel, avec une participation du gestionnaire du réseau. Voilà ce qui est écrit dans votre amendement, madame la ministre – je vois un hochement de tête qui laisse penser que je ne l'ai pas mal interprété.

Je suis assez favorable à l'adoption à la majorité simple, sans laquelle on est sans arrêt confronté à des minorités de blocage. En raison de l'opposition entre ceux qui ont un vélo ou une voiture électrique et ceux qui n'en veulent pas – nous respectons les deux choix –, on n'avance pas. En revanche, j'appelle votre attention, notamment celle de Mme Park qui vient d'intervenir, sur l'inexactitude de l'affirmation selon laquelle une gratuité interviendrait. En effet, l'amendement renvoie à deux décrets, qui devront faire l'objet d'un avis de la CRE, la Commission de régulation de l'énergie, à la fois concernant le dimensionnement technique et les modalités de financement. Je suis plutôt favorable à l'esprit de cet amendement, toutefois je me permets d'alerter les Français sur le véritable bouleversement qu'il implique pour les copropriétés.

Aujourd'hui, le réseau d'électricité de la commune finance les branchements à hauteur de 40 % et les copropriétés à hauteur de 60 %, du moins pour ce qui concerne le coût global de l'ouvrage. Madame la ministre, dans l'esprit du Gouvernement, seuls paieront demain ceux qui disposeront d'un raccordement électrique.

M. Jean-Paul Lecoq. Exactement !

M. Martial Saddier. Selon les décrets et après la saisine de la CRE, quel sera environ le reste à charge, exprimé en pourcentage, pour celles et ceux qui, dans une copropriété, feront une demande de branchement électrique ?

M. Jean-Paul Lecoq. Plus cher qu'aujourd'hui !

Mme la présidente. La parole est à Mme Isabelle Florennes.

Mme Isabelle Florennes. J'interviens comme utilisatrice d'un véhicule électrique en discussion avec une copropriété depuis plus de quatre ans. (*M. Bruno Millienne rit.*)

Je vis donc la situation. En lisant l'amendement, je m'interroge. J'ai envie d'y croire, de me dire que c'est possible. La mesure touche au droit des copropriétés. Dans ce domaine, on attend toujours les ordonnances, comme beaucoup d'autres choses, et on n'avance pas. Je veux croire que la décision à la majorité simple évitera les blocages, je le souhaite. Aujourd'hui, une copropriété moyenne ne peut évoluer en ce domaine que grâce aux personnes auxquelles l'envie de s'équiper donne la force de mener une campagne interne redoutable. Voilà ce que ma copropriété a vécu pendant un an, pour obtenir enfin l'installation de bornes. Telle est la réalité. Je veux croire que l'amendement du Gouvernement rendra ces installations possibles, mais je me pose les mêmes questions que M. Saddier, notamment sur l'application des décrets concernant le reste à charge, parce que c'est bien là le nerf de la guerre. Je répète qu'il faut compter quatre ans minimum pour une installation en région parisienne, selon les retours que j'ai, alors que les gens ont envie de s'équiper de véhicules électriques ou hybrides.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Voilà !

Mme Isabelle Florennes. Je lisais dans d'autres amendements que la moyenne était de six mois à un an, or c'est bien plus. J'espère donc que ce dispositif ne sera pas une énième usine à gaz, mais je suis prête à y croire et à le voter.

M. Vincent Thiébaud. Moi, j'y crois !

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je ne crois pas que ce soit une usine à gaz, mais au contraire une mesure qui va faciliter la vie. Reste la question posée par notre collègue Saddier : qui va payer, et combien ?

M. Martial Saddier. Eh oui !

M. Jean-Paul Lecoq. Jusqu'à présent, la part de la facture d'électricité revenant à la collectivité locale permettait de subventionner l'installation de bornes, laquelle coûtait ainsi moins cher pour les personnes ayant besoin de recharger leur véhicule.

À l'avenir, la solidarité ne jouera plus : l'utilisateur paiera le branchement. Certes, les véhicules électriques sont censés coûter moins cher à l'usage que les véhicules à essence, mais, en définitive, si l'on ajoute sans cesse des charges supplémentaires, l'économie sera moindre, et, un jour, il n'y aura peut-être plus de différence.

C'est cela, la fausse bonne idée !

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Notre proposition, madame Florennes, vise justement à mettre fin aux blocages. Aujourd'hui, 40 % du coût d'installation est pris

en charge par le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité. L'amendement propose que ce dernier avance 100 % du montant des frais afin de permettre la réalisation immédiate de l'infrastructure. Sur cette somme, 40 % resteraient à sa charge, le reste devant être remboursé par les utilisateurs.

L'objectif est de rendre de tels travaux plus acceptables : non seulement il sera plus facile d'obtenir une majorité simple, mais de nombreuses situations devraient se débloquent, puisque les personnes qui n'utilisent pas ces bornes, et qui jusqu'à présent étaient mises contribution, ne paieront désormais plus rien.

(L'amendement n° 5366 rectifié est adopté.)

Mme la présidente. Sur amendement n° 5263, 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.

Les amendements n°s 4173 et 4174 de M. Alexandre Holroyd sont défendus.

(Les amendements n°s 4173 et 4174, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Sur amendement n° 3618, 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.

Je suis saisie de trois amendements, n°s 5263, 6329 et 3618, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 5263.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. La loi d'orientation des mobilités a imposé à l'État et aux collectivités des objectifs de renouvellement des flottes de véhicules. Il est en effet très important que les pouvoirs publics se montrent exemplaires en matière de transition écologique et de décarbonation des transports. L'amendement propose de prolonger cette belle avancée en augmentant le taux d'incorporation de véhicules à faibles émissions. Une telle mesure est essentielle, d'autant que ce renouvellement des flottes produira des effets, quelques mois ou quelques années plus tard, sur le marché de l'occasion.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 6329.

M. Damien Adam. Il suit la même logique que celui de M. le rapporteur, puisqu'il fixe à 70 % la part minimale de véhicules à faibles émissions que l'État devra acheter à compter de 2030 lors du renouvellement de ses flottes.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 3618.

M. Gérard Leseul. Il va dans le même sens tout en étant beaucoup plus ambitieux : le taux de renouvellement devrait être de 80 % et ce, dès 2026.

M. Jean-René Cazeneuve, *rapporteur général*. Qui dit mieux ?

M. Gérard Leseul. En effet, les efforts en ce domaine ne doivent pas reposer uniquement sur le citoyen ou l'entreprise, notamment sur les plus fragiles d'entre eux. L'État doit prendre aussi sa part et donner l'exemple en renouvelant profondément sa flotte, d'autant que cela permettra d'alimenter rapidement le marché de l'occasion.

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

M. Jean-Marc Zulesi, *rapporteur*. L'amendement n° 6329 est pleinement satisfait par celui que je propose. En revanche, la rédaction du n° 3618, que j'ai étudiée avec beaucoup d'attention, me semble incomplète, puisqu'elle ne concerne que les collectivités. Nous devons adopter la vision la plus globale possible et faire en sorte que les services de l'État, et non pas seulement les collectivités, adoptent une démarche très ambitieuse en matière de renouvellement des flottes. C'est la raison pour laquelle je propose d'adopter plutôt mon amendement.

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

Mme Barbara Pompili, *ministre*. Je suis favorable à l'amendement n° 5263 présenté par M. le rapporteur, qui propose d'augmenter le taux de véhicules à faibles émissions devant composer le renouvellement annuel du parc de l'État et de ses établissements publics, d'une part, et des collectivités, d'autre part. Je suis d'accord avec vous, la sphère publique se doit d'être exemplaire et de revoir à la hausse son ambition en matière de verdissement, tout en adoptant un calendrier d'application réaliste.

L'amendement n° 6329 de M. Adam est quant à lui satisfait par celui du rapporteur ; je l'invite donc à le retirer.

Quant à l'amendement n° 3618 présenté par M. Leseul, qui aux termes de son exposé sommaire est supposé concerner la flotte de l'État et de ses établissements publics, il comporte une erreur de référence, dans la mesure où l'article L. 224-7 du code de l'environnement ne vise que les collectivités territoriales. En outre, n'est pas réaliste, puisqu'il vise à faire passer de 30 à 80 %, d'ici à 2026, l'objectif de verdissement des flottes des collectivités.

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

M. Gérard Leseul. J'ai rêvé un instant, madame la ministre, que vous pourriez adopter mon ambition et moi votre exposé sommaire (*Sourires*), mais vous avez douché mon optimisme.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je suis également d'avis que nous devons aller plus loin en ce domaine. Mais, madame la ministre, avons-nous atteint les objectifs déjà inscrits dans la loi ? Il faudrait s'en assurer avant d'en fixer de nouveaux.

Lorsque j'étais maire, je n'avais pas attendu que la loi l'impose pour fixer des objectifs ambitieux en matière de renouvellement des flottes. Nous avons ainsi acquis les premiers véhicules électriques construits chez Ségolène Royal. D'ailleurs, la disparation de l'entreprise ne nous a pas facilité la vie quand il s'est agi de les réparer...

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

Mme Barbara Pompili, *ministre*. Non, s'agissant de l'État, les objectifs n'ont pas encore été atteints : le taux d'incorporation n'est que de 40 %, alors que la loi prévoit 50 %.

M. Jean-Paul Lecoq. Ah, voilà un aveu !

Mme Barbara Pompili, *ministre*. C'est pourquoi nous avons réservé une partie de l'argent du plan de relance pour accélérer la cadence.

Je n'ai pas le chiffre concernant les collectivités, mais si je le retrouve, je vous le communiquerai.

M. Jean-Paul Lecoq. Merci !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 5263.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	77
Nombre de suffrages exprimés	71
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	71
contre	0

(*L'amendement n° 5263 est adopté. En conséquence, les amendements n°s 6329 et 3618 tombent.*)(*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 6327 et 7206, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 6327.

M. Damien Adam. Il est similaire aux précédents, mais concerne cette fois les entreprises : il s'agit de rendre plus ambitieuse la trajectoire prévue par la LOM en portant de 50 à 70 % le taux minimal d'achat de véhicules propres en 2030.

Un taux de 70 % est plus en phase avec les objectifs de vente de véhicules à faibles émissions annoncées par les différents constructeurs, ainsi qu'avec les normes antipollution européennes qui ne manqueront pas de leur être imposées. Il faut noter, par exemple, que Renault s'est donné pour objectif de vendre 30 % de véhicules électriques et 35 % de véhicules hybrides en 2025. Il en est de même pour des marques comme Ford, Jaguar et Volkswagen, qui vient d'annoncer un grand plan d'électrification pour les dix prochaines années.

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 7206, 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° 7206.

M. Jean-Luc Fugit. Proposé par le groupe La République en marche, il vise à accélérer le verdissement des flottes de véhicules légers des entreprises en augmentant les taux d'incorporation minimale de véhicules à faibles émissions fixés par la loi d'orientation des mobilités, de façon à atteindre 40 % en 2027 et 70 % en 2030.

Ce seuil de 40 % n'est pas un plancher mais un plafond ; rien n'empêche par conséquent une entreprise de faire davantage. Si elle change dix véhicules, au moins quatre devront être à faibles émissions, mais elle peut choisir d'en acquérir dix.

Cette accélération contribuera à diminuer les émissions de CO₂, mais aussi les polluants de l'air, notamment les oxydes d'azote. Notre groupe est en effet très soucieux de réduire non seulement les émissions de carbone, qui contribuent au réchauffement climatique, mais aussi la pollution de proximité, qui a des conséquences sur notre santé.

Par ailleurs, la trajectoire proposée par cet amendement permettrait d'accélérer le développement du marché des véhicules à faibles émissions – notamment en donnant une meilleure visibilité aux constructeurs – et celui du marché de l'occasion. En effet, les flottes d'entreprise représentent près de la moitié des achats de véhicules neufs. Ces voitures étant revendues quelques années plus tard, les ménages pourront ainsi accéder en seconde main à des véhicules plus propres et moins chers.

Couplée avec les aides telle que la prime à la conversion, une telle trajectoire représenterait donc un triple avantage : elle serait ambitieuse sur le plan environnemental, pertinente sur le plan économique et promotrice d'une certaine forme de justice sociale. J'espère dès lors que cet amendement recueillera l'unanimité des suffrages.

MM. Damien Pichereau et Gaël Le Bohec. Bravo !

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. J'invite Damien Adam à retirer son amendement au profit de celui de Jean-Luc Fugit, qui me semble mieux écrit et dont les objectifs sont beaucoup plus ambitieux. J'en profite pour saluer le travail que nous avons déjà réalisé à l'occasion de la loi d'orientation des mobilités, qui avait permis de fixer une trajectoire très ambitieuse.

Notre objectif est de susciter un important renouvellement des flottes, tant au niveau des entreprises que dans les collectivités et les services de l'État : cette boucle vertueuse favorisera une transition vers une mobilité plus durable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. J'émettrai un avis favorable sur l'amendement n° 7206 de M. Fugit et j'invite M. Adam à retirer son amendement n° 6327. Le premier me semble en effet plus équilibré dans la mesure où il laisse plus de temps aux entreprises tout en prévoyant un verdissement plus ambitieux de leur flotte à l'horizon de 2030. Grâce à cet amendement et à ceux qui viennent d'être adoptés, nous serons plus à même d'atteindre nos objectifs en matière de baisse d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam.

M. Damien Adam. Votre vœu est exaucé, madame la ministre : il est retiré !

M. Bruno Millienne. Excellent !

(L'amendement n° 6327 est retiré.)

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

M. François-Michel Lambert. L'amendement de M. Fugit visait beaucoup moins au « placement produits » que celui de M. Adam. C'est sans doute pour cela que nous allons le soutenir. Plus sérieusement, j'ai envie de comparer la dynamique que tend à installer l'amendement n° 7206 – dont l'adoption nous permettra d'atteindre, en 2035, la disparition des véhicules thermiques – à celle d'un amendement de M. Colas-Roy que nous avons rejeté, il y a une ou deux heures. Il est regrettable que nous ne parvenions pas à nous montrer cohérents pendant toute une séance.

M. Jean-Paul Lecoq, M. Dominique Potier et M. Gérard Leseul. Eh oui !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 7206.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	73
Nombre de suffrages exprimés	73
Majorité absolue	37
Pour l'adoption	73
contre	0

(L'amendement n° 7206 est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)

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, à neuf heures :

Suite de la discussion du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

La séance est levée.

(La séance est levée à minuit.)

Le Directeur

SERGE EZDRA