

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

161<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du mercredi 27 mars 2024**

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



**PREMIER  
MINISTRE** Direction de l'information  
légale et administrative  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE MME HÉLÈNE LAPORTE

### 1. Ouverture du dispositif de réduction d'activité aux moniteurs de ski stagiaires (p. 2493)

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2493)

PRÉSENTATION (p. 2493)

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure de la commission des affaires sociales

Mme Amélie Oudéa-Castéra, ministre des sports et des Jeux olympiques et paralympiques

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 2495)

M. Vincent Rolland (LR)

M. Philippe Vigier (Dem)

M. Joël Aviragnet (SOC)

M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES)

M. André Chassaigne (GDR-NUPES)

M. Jean-Louis Bricout (LIOT)

M. Xavier Roseren (RE)

M. Alexis Jolly (RN)

M. René Pilato (LFI-NUPES)

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 2500)

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure

### 2. Réemploi des véhicules au service des mobilités durables (p. 2501)

PRÉSENTATION (p. 2501)

M. Patrice Vergriete, ministre délégué chargé des transports

Mme Marie Pochon, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 2504)

Mme Delphine Lingemann

Mme Juliette Vilgrain

M. Gérard Leseul

M. Jean-Claude Raux

M. André Chassaigne

M. Jean-Louis Bricout

M. Damien Adam

M. Emmanuel Blairy

M. Sylvain Carrière

M. Emmanuel Maquet

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 2511)

Article 1<sup>er</sup> (p. 2511)

M. Bruno Millienne

M. Matthias Tavel

Amendements n<sup>os</sup> 8, 4, 7, 9, 10, 11

*Rappel au règlement* (p. 2514)

M. Gérard Leseul

Mme la présidente

Article 1<sup>er</sup>  
(*suite*) (p. 2515)

Amendements n<sup>os</sup> 3, 6, 5

Article 1<sup>er</sup> *bis* (p. 2516)

Article 2 (p. 2516)

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 2516)

Mme Marie Pochon, rapporteure

### 3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2516)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE MME HÉLÈNE LAPORTE

### vice-présidente

**Mme la présidente.** La séance est ouverte.

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

1

## OUVERTURE DU DISPOSITIF DE RÉDUCTION D'ACTIVITÉ AUX MONITEURS DE SKI STAGIAIRES

### *Discussion d'une proposition de loi (procédure de législation en commission)*

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de Mme Marie-Noëlle Battistel et plusieurs de ses collègues visant à ouvrir le dispositif de réduction d'activité aux moniteurs de ski stagiaires (n<sup>os</sup> 1758, 2381).

La conférence des présidents a décidé que ce texte serait examiné dans son intégralité selon la procédure de législation en commission. En application de l'article 107-3 du règlement, nous entendrons tout d'abord les interventions de la rapporteure de la commission et du Gouvernement, puis les explications de vote des groupes. Nous passerons ensuite directement au vote sur l'ensemble du texte.

### *Suspension et reprise de la séance*

**Mme la présidente.** En l'absence de la ministre, la séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à vingt et une heures trente, est reprise à vingt et une heures trente-cinq.)*

**Mme la présidente.** La séance est reprise.

### PRÉSENTATION

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure de la commission des affaires sociales.

**Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure de la commission des affaires sociales.** Il y a dix ans, j'ai eu l'honneur d'être ici même la rapporteure d'une proposition de loi dont l'objet était de garantir la pérennité du dispositif de partage de l'activité entre moniteurs de ski seniors et moniteurs nouvellement diplômés. Ce dispositif avait été imaginé cinquante ans plus tôt par le Syndicat national des moniteurs du ski

français (SNMSF) – dont le président Éric Brèche, que je salue, est présent ce soir dans les tribunes –, afin de promouvoir la solidarité intergénérationnelle au sein de la profession.

Devenu la loi du 26 mai 2014 « visant à mettre en place un dispositif de réduction d'activité des moniteurs de ski ayant atteint l'âge d'ouverture du droit à une pension de retraite, afin de favoriser l'activité des nouveaux moniteurs », ce texte tendait à mettre en conformité le mécanisme favorisant l'intégration des jeunes moniteurs dans les écoles de ski avec les législations européenne et française prohibant les discriminations fondées sur l'âge. Beaucoup considèrent qu'il produit des résultats très satisfaisants ; il semble donc opportun d'en faire bénéficier les moniteurs stagiaires, qui jouent un rôle à part entière dans le fonctionnement des écoles de ski. Ils y assurent des heures d'enseignement nécessaires à la validation de leurs diplômes et incarnent l'avenir d'une profession essentielle à l'attractivité de nos montagnes.

En effet, la France figure parmi les premières destinations pour pratiquer le ski, en raison de la richesse et de la diversité de ses infrastructures et de ses domaines, répartis sur une part importante du territoire, du formidable tissu économique local qui les entoure, mais aussi de la qualité reconnue de ses moniteurs, qui accompagnent chaque année les enfants de nos vallées comme les visiteurs venus du monde entier. Au cours de la saison 2022-2023, notre pays se situait ainsi au deuxième rang mondial en nombre de journées-skieur vendues, derrière les États-Unis et devant l'Autriche.

Véritables ambassadeurs de la montagne, les moniteurs de ski constituent le capital humain des 250 stations dont l'activité génère près de 10 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 120 000 emplois directs ou indirects. Souvent pluriactifs, ils assurent, dans leurs entreprises, leurs collectivités ou leurs exploitations agricoles de proximité, une activité économique annuelle qui renforce le modèle d'une montagne active, où l'on peut vivre et travailler toute l'année. Face au changement climatique et à l'évolution des niveaux d'enneigement, ils sont les premiers acteurs d'un tourisme des quatre saisons pour lequel l'activité ski reste un socle solide qui permet aussi une diversification nécessaire pour conserver l'attractivité et le dynamisme de la montagne.

Au-delà de leur rôle économique, ils sont aussi les garants de la transmission des techniques et du savoir-faire indispensables sur les pistes. Leurs formations insistent en effet sur la sécurité des skieurs et sur le partage des bonnes pratiques, mises au service du plaisir de bien skier tous ensemble.

La réputation de l'enseignement du ski en France ne se dément pas, de la création, dans les années 1930, de la première École nationale du ski français jusqu'à nos jours, grâce à la qualité de la formation dont bénéficient les moniteurs. Le diplôme d'État de moniteur de ski alpin figure parmi les diplômes sportifs les plus exigeants, parce qu'il nécessite de savoir évoluer dans un milieu particulier, la montagne, dont les richesses ne doivent pas faire oublier les dangers. Il impose aux candidats une connaissance rigoureuse de la montagne et de la neige tout autant qu'une très forte technicité dans la pratique du ski, nécessaire au bon encadre-

ment des élèves. Chaque année, 400 à 500 moniteurs de ski sont diplômés à l'issue d'une formation d'une durée moyenne de cinq à sept ans, qui comprend obligatoirement deux stages d'un minimum de vingt-cinq jours dans une école de ski.

Si je peux me permettre un peu de légèreté dans l'hémicycle, j'ajoute que derrière le désormais légendaire planté de bâton de Jean-Claude Dusse, auquel chacun peut penser en cet instant (*Sourires*), c'est une formation particulièrement exigeante qui est dispensée, à la hauteur de la responsabilité incombant aux moniteurs.

Les 3 240 moniteurs de ski stagiaires sont autorisés à délivrer un enseignement et contribuent à ce titre au bon fonctionnement des écoles de ski tout au long de la saison. Travailleurs indépendants, ils sont, pour la majorité d'entre eux, adhérents à des syndicats qui structurent fortement la profession. Le Syndicat national des moniteurs du ski français regroupe ainsi les 200 Écoles du ski français, les ESF, dans lesquelles 16 000 des 17 600 moniteurs enseignent. Elles ont érigé le pull rouge en repère d'une profession largement identifiée, trouvant sa place dans l'arc-en-ciel de nos références communes, entre la robe noire de l'avocat, la blouse blanche du corps médical et le bleu de travail des ouvriers.

C'est pour garantir l'insertion professionnelle des jeunes moniteurs que, dès 1963, le SNMSF instaura un mécanisme de solidarité intergénérationnelle au sein des ESF, mécanisme plusieurs fois modifié par la suite. En réduisant l'activité des moniteurs de ski déjà susceptibles de prendre leur retraite, ce dispositif permettait de libérer des heures de cours pour les nouveaux entrants. En dépit de ses résultats satisfaisants, il fit l'objet, à partir de la fin des années 2000, de contestations de la part de moniteurs seniors qui se considéraient victimes de discrimination. À la suite de décisions de justice leur donnant raison, il apparut nécessaire que le législateur intervienne pour conférer une base légale au dispositif, afin de garantir sa pérennité. C'est ce que fit la loi du 26 mai 2014, que j'ai déjà évoquée, et dont les trois articles n'ont fait l'objet d'aucune modification jusqu'à présent.

Son premier article autorise toutes les écoles de ski à instaurer un système de réduction d'activité des moniteurs ayant atteint l'âge de la retraite, dans le but de favoriser l'insertion professionnelle des jeunes moniteurs diplômés. Toutefois, contrairement à ce qui prévalait sous le régime du pacte intergénérationnel de 2012, qui ne donnait aucune précision en la matière, le texte de 2014 indique que « la redistribution d'activité résultant de la mise en œuvre de ce dispositif bénéficie exclusivement aux moniteurs âgés de moins de trente ans exerçant en continuité sur la saison ».

Son deuxième article apporte des garanties aux moniteurs seniors et débutants qui exerceraient dans une structure ayant décidé de recourir au dispositif en question.

Premièrement, la réduction d'activité des professionnels les plus âgés est plafonnée durant cinq ans, selon des modalités plus protectrices que par le passé : elle « ne peut excéder, pendant une période initiale de trois années, 30 % de l'activité à laquelle ils pourraient normalement prétendre en fonction des règles de répartition établies par l'école de ski » ; puis, « pendant les deux années suivantes, 50 % de l'activité à laquelle ils pourraient normalement prétendre ». Au-delà de ces cinq années, il peut être fait appel à eux « en tant que de besoin ».

Deuxièmement, et sans que cela ne constitue une nouveauté, les moniteurs, seniors comme débutants, se voient accorder un nombre d'heures d'activité devant leur permettre de valider au moins deux trimestres d'assurance vieillesse par an dans leur régime de retraite de base.

Le troisième article de la loi du 26 mai 2014 constitue une mesure transitoire liée au recul de l'âge de départ à la retraite en 2010.

Ainsi défini par l'État et non plus par un syndicat professionnel, le mécanisme de solidarité intergénérationnelle édifié en 2014 répond aux exigences du droit européen, puisque la différence de traitement fondée sur l'âge sur laquelle il repose apparaît « objectivement » et « raisonnablement » justifiée par un « objectif légitime » : l'insertion professionnelle des jeunes moniteurs de ski diplômés. Quant aux moyens employés pour y parvenir, à savoir la réduction progressive de l'activité des moniteurs seniors au profit des seuls moniteurs âgés de moins de 30 ans, ils sont bien « appropriés » et « nécessaires ».

De l'avis des acteurs de terrain, la loi du 26 mai 2014 a produit des résultats positifs en ce qui concerne l'insertion professionnelle des jeunes moniteurs dans les écoles de ski et la transmission des savoirs dans l'enseignement de la discipline. Le dispositif présente cependant une limite car les moniteurs stagiaires sont exclus de son champ d'application, alors même qu'ils assurent des cours dans les écoles de ski à l'occasion de leurs stages.

Une telle situation, injuste pour les moniteurs en formation, n'est vraisemblablement pas optimale pour le fonctionnement des écoles. Elle gagnerait à être corrigée. C'est l'objet de la présente proposition de loi, qui apporte au texte de 2014 une double modification.

**Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure.** Son article 1<sup>er</sup> tend à ouvrir aux moniteurs de ski stagiaires le bénéfice de la redistribution de l'activité résultant de l'application du mécanisme de la réduction de celle des moniteurs les plus âgés. L'article 2 vise à réserver aux seuls moniteurs diplômés le bénéfice d'une redistribution d'activité permettant de valider au moins deux trimestres d'assurance vieillesse par an dans le régime de retraite de base, pour tenir compte du fait que de nombreux moniteurs stagiaires continuent de suivre une formation théorique durant une partie de la saison, tandis que d'autres étudient ou travaillent.

Il y a dix ans, la proposition de loi que j'avais défendue avait recueilli l'assentiment unanime des députés, suivi d'une adoption conforme par les sénateurs. La semaine dernière, en commission, tous les groupes ont apporté leur soutien au présent texte, ce dont je me félicite. Plusieurs orateurs ont exprimé le souhait que d'autres professions s'emparent de ce dispositif de solidarité, qui devrait être un exemple pour de nombreux métiers.

À présent, je forme donc le vœu que cette proposition de loi poursuive son chemin législatif sans embûche et puisse ainsi produire ses effets dès le début de la saison prochaine. Je vous remercie, chers collègues, ainsi que l'ensemble des moniteurs. Je salue aussi le monde de la montagne, qui sait, peut-être plus que tout autre, que la réussite de la cordée passe par l'attention qu'on porte à la transmission. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la ministre des sports et des Jeux olympiques et paralympiques.

**Mme Amélie Oudéa-Castéra, ministre des sports et des Jeux olympiques et paralympiques.** Que la montagne est belle, que nos montagnes sont belles !

**M. Jérémie Iordanoff.** C'est un grand poète, Jean Ferrat !

**Mme Amélie Oudéa-Castéra, ministre.** Si elles le sont autant, c'est aussi parce que des hommes et des femmes les habitent et nous les font aimer. La montagne est pour eux plus qu'une passion : elle fait partie intégrante de leurs vies et ils se la transmettent autant qu'ils nous la transmettent.

Les moniteurs de ski en sont une parfaite illustration. Ils ont su, dès 1963, créer un mécanisme de solidarité intergénérationnelle au sein des ESF, en prévoyant une réduction de l'activité des moniteurs en position de prendre leur retraite afin de libérer des heures de cours pour les moniteurs en devenir et ainsi favoriser l'intégration progressive et l'emploi de ces jeunes professionnels. Quand le modèle est devenu fragile après avoir été contesté par certains moniteurs seniors, ils ont su signer en 2012 un pacte intergénérationnel garantissant aux moniteurs jusqu'alors permanents âgés de 62 à 67 ans une activité suffisante pour valider deux trimestres d'assurance vieillesse par an. Vous avez alors su, madame la rapporteure, prendre le relais au Parlement pour donner au dispositif une base légale à même de garantir sa pérennité : ce fut la loi du 26 mai 2014, qui n'a plus été modifiée depuis.

Car cette loi, si elle a pu mettre du temps à produire ses effets, est désormais appliquée avec succès dans plus de 180 structures. Les acteurs de terrain nous le disent : elle a produit des résultats positifs et facilite l'insertion des jeunes professionnels diplômés de moins de 30 ans. Cet âge, qui correspond à l'équilibre trouvé à l'époque, est l'une des clés du bon fonctionnement du dispositif. La loi du 26 mai 2014 a toutefois une limite : elle n'inclut pas les moniteurs stagiaires. Avec la proposition de loi qui nous réunit ce soir, vous proposez de corriger cette situation, pour consolider encore le mécanisme de solidarité intergénérationnelle prévu par ce dispositif.

J'y suis évidemment très favorable : le texte va garantir de l'emploi pour les jeunes futurs diplômés. En assurant que les postes se libèrent régulièrement grâce à la réduction d'activité des moniteurs seniors, le dispositif contribue à offrir une perspective d'emploi aux stagiaires en formation, ce qui favorisera leur intégration dans la profession et limitera les risques de chômage, renforçant la stabilité et la viabilité économique du secteur du ski.

La proposition de loi opère aussi un ajustement sans modifier l'équilibre actuel entre les moniteurs juniors et seniors, pour assurer la transmission des compétences et valoriser l'expérience dans l'enseignement du ski. Le dispositif de réduction d'activité doit constamment garantir que les écoles de ski disposent d'un mix équilibré de moniteurs expérimentés et de jeunes talents, permettant ainsi un enseignement de qualité et une continuité dans la transmission des savoirs. Cet équilibre est essentiel et nous devons y être attentifs.

Je veux à ce titre vous remercier vivement, madame la députée Battistel, d'avoir pris une première fois l'initiative sur ce sujet il y a dix ans et de le faire à nouveau aujourd'hui avec le soutien de l'ensemble des groupes parlementaires, que je remercie également. Je salue le Syndicat national des moniteurs du ski français et son président, M. Éric Brèche, pour leur action constante au service des moniteurs de ski, donc de nos montagnes et de leur avenir.

Car l'approche intergénérationnelle que cette proposition de loi tend à consolider favorise aussi la réussite des stations. Elle permet d'assurer une offre de service complète en facilitant le renouvellement des talents et donne de l'intérêt pour la profession aux plus jeunes qui souhaitent vivre de la montagne. Elle aide les moniteurs de ski à appréhender

l'avenir sereinement et garantit la pérennité de leurs missions que sont l'apprentissage, l'encadrement et l'éducation au milieu.

**M. Sylvain Carrière.** Parlons-en, de l'éducation !

**Mme Amélie Oudéa-Castéra, ministre.** C'est pourquoi ce texte est important, et pourquoi l'initiative de la rapporteure et son caractère transpartisan doivent être salués, tout comme le travail de l'Association nationale des élus de la montagne (Anem) et de sa présidente – chère Pascale Boyer –, qui cherche constamment à dépasser les clivages au service des territoires de montagne, et celui de Joël Giraud, qui est lui aussi engagé de longue date sur cette question et a remis encore récemment à la Première ministre d'alors, Élisabeth Borne, un rapport largement documenté sur les nouveaux enjeux de développement des territoires de montagne.

Nos montagnes font en effet face à d'immenses défis que nous ne pourrions relever qu'avec l'esprit collectif de ceux qui les habitent, qui y travaillent, qui nous y accueillent et qui nous les font aimer. Ces défis ont trait à la transition écologique et à la transformation du modèle économique – je pense ici aux stations de moyenne montagne –, alors même que nos montagnes sont un terrain de jeu formidable pour le ski et pour tous les sports de plein air.

Je conclurai en soulignant qu'alors que la promotion de l'activité physique et sportive a été déclarée grande cause nationale de cette année 2024 si particulière, consolider les modèles des moniteurs de ski et de nos montagnes, c'est aussi œuvrer tous ensemble pour la robustesse du sport français et pour son avenir.

**Mme Karen Erodi.** Tout cela manque de conviction !

**Mme Amélie Oudéa-Castéra, ministre.** Cet effort, cet engagement, cette ambition, nous les prolongerons à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques de 2030, en vue desquels notre candidature est particulièrement bien positionnée aujourd'hui. La montagne et le sport sont porteurs de valeurs essentielles pour notre société, comme en témoigne notamment cet exemple de solidarité intergénérationnelle, c'est-à-dire de solidarité tout court. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE. – Mme la rapporteure applaudit également.*)

**Mme la présidente.** Sur l'ensemble de la proposition de loi, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

#### EXPLICATIONS DE VOTE

**Mme la présidente.** Dans les explications de vote, la parole est à M. Vincent Rolland.

**M. Vincent Rolland (LR).** Des Vosges aux Pyrénées en passant par le Jura, les Alpes, le Massif central et parfois la Corse, ils sont une pièce maîtresse du tourisme d'hiver, peuplant nos 200 stations de ski et reconnaissables à leur célèbre pull rouge : ce sont les moniteurs de ski – je pense à Fernand Bonnevie, moniteur qui a joué dans le film *Les Bronzés* aux côtés de l'acteur Michel Blanc. Leur prestige est incontestable. Ambassadeurs de la destination ski, ils doivent leur notoriété à un diplôme d'État – le premier créé dans le domaine du sport – délivré par le ministre des sports et qui, étant l'un des plus difficiles à obtenir avec celui de guide de haute montagne, fait référence dans le monde entier.

Une formation au long cours dans le cadre de l'École nationale de ski et d'alpinisme (Ensa), créée au lendemain de la seconde guerre mondiale par le général de Gaulle, avec le ministère des sports et avec la Fédération française de ski (FFS), est en effet nécessaire pour y prétendre. D'une durée généralement comprise entre quatre et sept ans, elle est ponctuée de stages en alternance dans les écoles de ski. Je salue d'ailleurs à mon tour le président du Syndicat national des moniteurs du ski français, Éric Brèche.

Afin d'assurer un renouvellement générationnel, la loi de 2014 a prévu un système de réduction progressive de l'activité des moniteurs seniors à partir de 62 ans, pour offrir aux nouvelles générations un accès plus facile à l'emploi – qui, faut-il le rappeler, n'est que saisonnier. Or un angle mort existait pour les moniteurs stagiaires en cours de formation. C'est cette lacune que vient combler cette proposition de loi transpartisane déposée par notre collègue Marie-Noëlle Battistel,...

**M. Inaki Echaniz.** Bravo !

**M. Vincent Rolland.** ...à laquelle les membres du groupe Les Républicains s'associent.

Ce système de solidarité intergénérationnelle ayant fait ses preuves, il faut l'élargir aux stagiaires pour conforter la diversité des profils répondant à de nouvelles demandes, et faciliter l'accès à l'emploi.

Madame la ministre, je saisis cette occasion pour évoquer deux points qui concernent directement les moniteurs. D'abord, la prise en charge de leur formation par le fonds interprofessionnel de formation des professionnels libéraux (FIF PL) ne cesse de décroître, alors que chaque module coûte plusieurs milliers d'euros.

**M. Inaki Echaniz.** Tout à fait !

**M. Vincent Rolland.** Ensuite, ils subissent la concurrence déloyale de moniteurs étrangers, situation que ma collègue Émilie Bonnard et moi-même avons déjà dénoncée. Après avoir obtenu un diplôme long et coûteux, il n'est pourtant pas acceptable que nos moniteurs, stagiaires ou diplômés, fassent l'objet de telles pratiques. Même si je tiens à souligner que des actions ont été entreprises par l'État avec un certain succès, il faudra poursuivre l'effort sur cette question.

Vous l'aurez compris, les élus du groupe Les Républicains s'associent à cette proposition de loi et se félicitent que nous contribuions ainsi à propulser les jeunes monitrices et moniteurs stagiaires, car ces derniers répondent eux aussi à la demande d'une certaine clientèle et permettent tout simplement le renouvellement des générations, y compris en promouvant de nouvelles techniques de ski et de nouvelles glisses. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur plusieurs bancs des groupes RE, Dem, SOC et HOR. – Mme Emmanuelle Ménard applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Vigier.

**M. Philippe Vigier (Dem).** Pour le député de la Beauce que je suis, parler de ski pourrait paraître étonnant, mais ce serait oublier mon enfance : comme certains ici le savent – n'est-ce pas, cher André Chassaing –, j'ai grandi en Auvergne, à l'abri des montagnes du massif du Sancy – je le dis à l'intention de ma collègue élue de la circonscription voisine. Je tiens à dire à la députée qui a déposé ce texte qu'il s'agit d'une très belle initiative, comme j'ai eu l'occasion de le souligner en commission.

Nous nous interrogeons souvent sur notre façon de travailler ensemble et de traiter des sujets qui peuvent parfois paraître un peu anodins. Ce n'est pas du tout le cas

de celui qui nous réunit ce soir. La profession des moniteurs de ski nous a donné une magnifique leçon dès 1963, en imaginant un partage du travail et de l'activité afin de pouvoir aider celles et ceux qui ont envie d'embrasser ce beau métier.

On s'interroge aussi souvent, madame la ministre, sur l'attractivité des métiers du sport. Dans le domaine de la montagne, c'est une vraie question.

Le domaine de la montagne, il ne faut pas le négliger – je le dis devant le député Rolland, Haut-Savoie...

**M. Vincent Rolland.** Savoie !

**M. Philippe Vigier.** ...Savoie, bien sûr, mais la Savoie n'est qu'une, même si elle est divisée en deux départements ! (*Sourires.*)

**M. Vincent Rolland.** Ce n'est pas pareil.

**M. Philippe Vigier.** Il ne faut pas négliger, disais-je, l'activité économique générée par les domaines montagneux : 10 millions de personnes fréquentent les stations chaque année. Cela représente, avec les emplois induits, un véritable poids économique, et cela participe au rayonnement de la France. En effet, notre domaine skiable, unique et exceptionnel, est très prisé des touristes du monde entier.

Voilà donc une belle proposition de loi qui apporte une brique supplémentaire à l'édifice entamé en 2014.

Le sujet de l'attractivité économique n'est pas insignifiant. La plupart des professionnels du ski, que je rencontre régulièrement, exercent deux activités. Pour les jeunes moniteurs stagiaires – qui ne peuvent se loger dans les stations où les prix sont inabornables –, la possibilité de bénéficier des créneaux libérés par les moniteurs qui prennent progressivement leur retraite manifeste la solidarité intergénérationnelle et constitue un gage d'attractivité et de pouvoir d'achat.

L'article 1<sup>er</sup> de votre proposition de loi, chère Marie-Noëlle Battistel, ouvre de nouveaux droits. Nous discutons des droits à la retraite avec Joël Aviragnet, de complément d'activité et de partage. C'est un beau sujet. Il peut y avoir des partages intelligents, c'en est un ! Certains sont plus difficiles à réaliser, mais ici, et cela me plaît, le tuilage avec les jeunes fonctionne.

Grâce à l'article 2, nous corrigeons les lacunes de l'ancien dispositif prévu en 2014 qui réservait les droits à la retraite à certains moniteurs.

Nous vivons un beau moment pour faire avancer cette belle cause. Il y a 18 000 moniteurs de ski ! Soyons fiers ! Malgré le réchauffement climatique, ils s'adaptent avec brio en pratiquant d'autres activités à différentes périodes de l'année.

Nous envoyons un beau signal à cette profession qui a su s'organiser sans tout attendre des pouvoirs publics. Les pouvoirs publics, notamment l'Assemblée nationale avec cette proposition de loi, jouent un rôle d'accompagnateurs.

Le groupe Démocrate votera ce texte à l'unanimité, avec une pensée particulière pour Jeanine Dubié – je l'ai citée en commission – et pour l'association des élus de la montagne car elle regroupe, de façon transpartisane, des femmes et les hommes qui aiment nos massifs, véritable richesse de la France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem et sur les bancs des commissions.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Joël Aviragnet.

**M. Joël Aviragnet (SOC).** Cette proposition de loi visant à ouvrir aux moniteurs de ski stagiaires le dispositif de réduction d'activité progressive constitue un progrès indéniable.

En permettant aux jeunes moniteurs de ski diplômés de bénéficier de la réduction de temps de travail des moniteurs proches de la retraite, la loi de 2014 – dont nous fêtons les dix ans au mois de mai et dont Marie-Noëlle Battistel était déjà rapporteure – avait créé un dispositif novateur de solidarité intergénérationnelle et, ce faisant, posé un concept essentiel pour la vie quotidienne de nos stations de ski.

Cependant, l'application de la loi du 26 mai 2014 a montré qu'il était nécessaire d'étendre ce dispositif aux moniteurs de ski stagiaires.

Je tiens à féliciter et à remercier Marie-Noëlle Battistel pour le combat qu'elle mène en faveur de nos stations et des moniteurs qui les font vivre au quotidien.

Je suis député du pays de Comminges. Pour ceux qui l'ignorent, il est situé dans les Pyrénées et compte plusieurs stations de ski dans les vallées de Luchon et de Saint-Béat. Comme d'autres députés dont les circonscriptions abritent aussi des stations – je pense en particulier à Inaki Echaniz et à David Habib –, je sais que cette loi est attendue par les professionnels du monde du ski.

Aujourd'hui, seuls les jeunes moniteurs diplômés peuvent bénéficier de la réduction du temps de travail des moniteurs plus âgés. Étendre aux moniteurs stagiaires ce dispositif de réduction du temps de travail présenterait plusieurs avantages: en premier lieu, cela favoriserait leur insertion professionnelle et le développement de leurs compétences, ce qui est essentiel et attendu car leur engagement en faveur du ski doit être conforté.

Ensuite, cela permettrait aux moniteurs proches de l'âge de la retraite de profiter de davantage de temps libre.

Enfin, cela bénéficierait aux élèves skieurs car de jeunes moniteurs en formation sont souvent animés par l'envie de bien faire et par la passion du sport qu'ils pratiquent quotidiennement.

En commission, ce texte a été voté à l'unanimité. J'espère qu'il en sera de même dans cet hémicycle parce que ses dispositions sont plébiscitées par les premiers concernés, à savoir les moniteurs de ski, titulaires ou stagiaires, jeunes ou proches de la retraite.

La proposition de loi pérennise la logique de solidarité intergénérationnelle, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.

Je suis persuadé que l'on apprend en pratiquant. Un moniteur stagiaire ayant pu exercer plus facilement et précocement sera, à terme, un meilleur pédagogue. Au nom des députés socialistes et en qualité de député des Pyrénées, je vous appelle à voter en faveur de cette belle proposition de loi. *(Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, RE, Écolo-NUPES et sur les bancs des commissions.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jérémie Iordanoff.

**M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES).** Il est des métiers qui cumulent les difficultés. Celui de moniteur de ski en constitue un exemple saisissant. Précaire par la saisonnalité qui lui est imposée et menacé par le dérèglement climatique, cette profession de sportifs passionnés doit susciter toute notre attention.

En 2014, afin de favoriser l'activité des nouveaux moniteurs, notre collègue socialiste Marie-Noëlle Battistel, que je salue, a défendu devant l'Assemblée un texte « visant à mettre en place un dispositif de réduction d'activité des moniteurs de ski ayant atteint l'âge d'ouverture du droit à une pension de retraite, afin de favoriser l'activité des nouveaux moniteurs ».

En consolidant les liens d'une profession regroupant 17 000 travailleurs, cette loi a préservé la solidarité entre les générations de monitrices et de moniteurs; en outre, elle a assuré un débouché aux quelque 350 nouveaux diplômés par an.

En corrigeant les injustices subies par les moniteurs et en facilitant l'intégration des jeunes qualifiés, nos collègues parlementaires ont, à l'époque, pallié les lacunes mises en lumière par plusieurs décisions de justice. Notre collègue Marie-Noëlle Battistel nous invite une nouvelle fois à mettre à jour le dispositif existant.

Le mécanisme mis en place en 2014 rééquilibrait celui conçu par le SNMSF. Il visait à limiter l'activité des moniteurs ayant atteint l'âge d'ouverture du droit à pension à 30 % pendant trois ans, puis à 50 % pendant les deux années suivantes, au bénéfice de leurs collègues plus jeunes.

Cependant, cette loi ne s'appliquait pas aux moniteurs stagiaires. Les inclure dans le dispositif, comme le propose le texte, corrigera cet effet de bord qui concerne plus de 3 200 personnes inscrites dans un cursus de formation au diplôme d'État de ski – moniteur national de ski alpin.

Parmi les diplômés d'État, celui-là est réputé être le plus long à obtenir et le plus onéreux. Il nous semble ainsi incontournable d'inclure les stagiaires parmi les bénéficiaires du dispositif de réduction progressive d'activité.

En parallèle du soutien du groupe Écolo-NUPES à ce texte, je souhaite rappeler ici les difficultés qu'éprouvera le milieu du ski dans un monde dont la température sera, au minimum, supérieure de 2 degrés Celsius à ce qu'elle est aujourd'hui.

Avec 53,9 millions de journées-skieur par an, la France occupe la deuxième place mondiale du tourisme hivernal, juste derrière les États-Unis. Dans les années soixante et soixante-dix, le tourisme de montagne hivernal s'est considérablement développé en France grâce à la construction de stations de sports d'hiver dans le cadre des plans Neige lancés par l'État. En conséquence de cette politique de développement des stations, les espaces montagnards sont devenus fortement dépendants de l'activité ski.

Depuis ces années, les choses ont changé.

Le réchauffement climatique se fait déjà sentir très durement en montagne. La durée de la couverture neigeuse de nos massifs a été raccourcie de près de neuf jours par décennie depuis 1970. La limite pluie-neige est passée de 1 200 mètres d'altitude en moyenne dans les années soixante à plus de 1 500 mètres aujourd'hui, et elle va continuer à monter.

Face à ce phénomène de dérèglement climatique, les stations sont inégalement atteintes. Avec une clientèle qui se tarit dans les zones de moyenne montagne et une gestion des remontées mécaniques nécessitant d'importants investissements, les comptes publics des collectivités concernés sont mis à rude épreuve.

La production de neige artificielle...

**M. Romain Daubié.** De neige naturelle !

**M. Jérémie Iordanoff.** On peut dire « neige de culture » si vous le souhaitez, mais le problème restera strictement identique, et ce choix sémantique n'y change rien. Lisez le rapport thématique de la Cour des comptes du 6 février 2024, vous verrez que la production de cette neige ne constitue pas une solution, d'autant que son impact sur les ressources hydriques apparaît sous-estimé dans de nombreux territoires.

Les projets de transition et de diversification mis en œuvre dans les stations sont insuffisants et se fondent encore sur des projections impliquant de lourds investissements ainsi qu'une forte fréquentation de la montagne dans le futur, laquelle n'est pas du tout garantie à ce stade. Il y a un manque de clairvoyance sur ce qui va se passer à court terme.

L'État n'accompagne pas suffisamment la planification écologique dans le secteur touristique de la montagne et les régions rechignent à orienter leurs investissements touristiques en prenant en considération la réalité écologique de ces territoires. En Auvergne-Rhône-Alpes, nous sommes bien placés pour savoir que le chemin emprunté n'est pas du tout le bon.

Le temps manque pour terminer mon intervention. Je vous remercie pour ce texte. Le groupe Écologiste votera en faveur de cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Écolo-NUPES et sur les bancs des commissions.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne (GDR-NUPES).** Les moniteurs de ski sont des acteurs décisifs du secteur du tourisme de sports d'hiver. La France compte environ 19 000 de ces professionnels que le dernier alinéa de l'article L. 622-5 du code de la sécurité sociale qualifie de travailleurs indépendants.

Depuis 1963, une large majorité de ces moniteurs ont institué, par l'intermédiaire du SNMSF, un système de solidarité intergénérationnelle fondé sur la réduction de l'activité des seniors au profit des jeunes diplômés. Ce dispositif consiste à réduire progressivement l'activité des seniors ayant atteint l'âge d'ouverture du droit à une pension de retraite afin que les jeunes récemment diplômés des écoles de ski français puissent pleinement exercer leur métier en bénéficiant de la redistribution intergénérationnelle de l'activité.

Cette intégration des diplômés est d'autant plus décisive que la profession de moniteur de ski est l'une de celles comptant le plus de jeunes actifs. Selon une enquête réalisée par la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services, 35,8 % des moniteurs de ski avaient moins de 35 ans en 2012.

Cinquante ans après la création du dispositif initial, la loi du 26 mai 2014 visait à clarifier par voie législative la situation juridique des moniteurs de ski seniors. Il s'agissait de garantir l'absence de toute discrimination fondée sur l'âge après que certains moniteurs ont dénoncé en justice le caractère discriminatoire du pacte intergénérationnel.

La Haute Autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité (Halde) et les tribunaux ayant eu à connaître des versions successives de ce pacte ont rappelé que, dès lors qu'ils exercent une profession libérale, seul l'État a le pouvoir d'imposer une réduction d'activité aux moniteurs de ski seniors.

Aussi, afin de garantir le bon fonctionnement des écoles de ski, le législateur a-t-il sécurisé juridiquement la pratique du pacte intergénérationnel adoptée par le SNMSF. Pour ce

faire, il a organisé la réduction d'activité progressive des moniteurs de ski ayant atteint l'âge d'ouverture du droit à une pension de retraite qui souhaitent poursuivre leur activité.

Il a plafonné la réduction de l'activité pour les seniors à 30 % de l'activité à laquelle ils pouvaient normalement prétendre pour une période initiale de trois années, puis à 50 % les deux années suivantes. Enfin, dans un souci de proportionnalité, la loi a garanti aux moniteurs seniors et aux jeunes diplômés une activité suffisante pour valider au moins deux trimestres d'assurance vieillesse par an dans leur régime de retraite de base.

Après la bataille judiciaire ayant opposé le syndicat aux moniteurs s'estimant victimes d'une discrimination fondée sur l'âge, le Défenseur des droits a conclu à l'absence de tout caractère discriminatoire du dispositif prévu par le législateur en 2014.

Dix ans après la promulgation de ce premier texte sur la réduction de l'activité des moniteurs de ski, la présente proposition de loi a pour objectif de compléter le dispositif de solidarité intergénérationnelle en intégrant au sein de ce dernier les moniteurs stagiaires, lesquels sont aujourd'hui exclus du mécanisme de redistribution d'heures de cours au sein des écoles de ski alors que les formations sont longues et dispensées en alternance – elles incluent donc des périodes de stage.

L'inclusion des moniteurs stagiaires au sein du dispositif de redistribution de l'activité apparaît ainsi comme une mesure adaptée au risque de vieillissement démographique de la profession. De fait, selon une enquête commandée par leur syndicat national, 27 % des moniteurs de ski ont plus de 60 ans et plus de 17 % envisagent d'arrêter leur activité dans les trois prochaines années.

Enfin, le renouveau démographique rendu possible par l'inclusion des stagiaires permet de répondre au manque de professionnels et d'empêcher la concurrence déloyale que constitue le recrutement de moniteurs ne possédant pas la même qualification professionnelle.

Pour toutes ces raisons, le groupe GDR – vous vous en doutez – votera en faveur du texte, avec un brin d'envie pour ces monitrices et moniteurs qui ont le bonheur de travailler au cœur de montagnes enneigées, dès l'heure où elles sont rosies par le soleil levant et jusqu'à leur incendie par le soleil couchant. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR-NUPES et Écolo-NUPES, sur plusieurs bancs des groupes RE, LFI-NUPES et SOC, ainsi que sur les bancs des commissions.*)

**Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure.** C'est bien vrai !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

**M. Jean-Louis Bricout (LIOT).** Tout d'abord, je tiens à m'excuser d'être député des Hauts-de-France. (*Sourires.*) Il n'empêche que c'est un réel plaisir de défendre la montagne après que ma collègue Martine Froger s'est exprimée au nom de notre groupe en commission – c'est la solidarité des ruraux !

Le ski est un moteur de l'économie touristique de la montagne française et une source d'emploi importante pour les territoires de montagne. Au-delà de nos infrastructures, les professionnels de l'enseignement de ski constituent assurément l'un de nos meilleurs atouts. La réputation de nos moniteurs est d'ailleurs un facteur indéniable d'attractivité, notamment depuis les années 1930 et, un peu plus tard, la création de l'École du ski français.

La qualité de notre enseignement tient avant tout à la haute exigence du diplôme d'État et s'explique également par la cohabitation de plusieurs générations au sein des écoles de ski, ce qui favorise une forme de compagnonnage. La transmission intergénérationnelle est de fait un élément clé de l'enseignement français de ski.

Il est donc important d'accompagner la transition ainsi que le renouvellement des moniteurs de ski, notamment par le développement du tutorat. Tel est bien l'objectif de cette proposition de loi, qui vise à compléter le dispositif de réduction d'activité progressive, qui existe depuis 2014, en prévoyant de l'étendre aux moniteurs stagiaires – qui en sont actuellement exclus. Cela favorisera l'intégration professionnelle de ces derniers au profit de la réduction d'activité – de 30 à 50 % – des moniteurs atteignant l'âge de la retraite.

L'objectif n'est évidemment pas d'envoyer d'office à la retraite les professionnels plus âgés ou d'empêcher qu'ils accèdent aux cours. Il s'agit au contraire de leur permettre de conserver une activité s'ils le souhaitent tout en préparant l'arrivée sur le marché de nouveaux moniteurs et de garantir ainsi à ces derniers un tutorat de qualité.

Notre groupe soutiendra évidemment cette proposition de loi car nous considérons que cette mesure va dans le bon sens pour accompagner une profession que beaucoup estiment en voie de disparition. Car au-delà du vieillissement des moniteurs et de la concurrence étrangère, elle est confrontée à l'enjeu du changement climatique. La hausse des températures entraîne une baisse inéluctable de l'enneigement des montagnes qui menace la saison hivernale des domaines skiables. Les conséquences sur l'attractivité du métier sont considérables.

Aussi, au-delà de ce texte, notre groupe appelle-t-il à engager dès à présent une réflexion sur l'évolution de la profession. Nous pouvons compter, à cet égard, sur Marie-Noëlle Battistel et son engagement constant pour la montagne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LIOT ainsi que sur les bancs des commissions. – M. Gérard Leseul applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Xavier Roseren.

**M. Xavier Roseren (RE).** Je me réjouis que nos montagnes françaises et notre modèle d'emploi saisonnier s'invitent dans l'hémicycle à l'occasion de l'examen de la proposition de loi de la députée Marie-Noëlle Battistel. Je la remercie pour son travail en faveur de nos moniteurs de ski, et j'en profite pour saluer la présence dans les tribunes du public d'Eric Brèche, président du SNMSF.

Les moniteurs de ski français sont un emblème fort de nos stations. Passionnés, ils participent pleinement à la réussite économique de nos montagnes. Du fait de leur statut de travailleurs indépendants, leur activité ne connaît pas de limite d'âge.

Depuis soixante ans, la profession a mis en place un pacte intergénérationnel novateur visant à favoriser l'insertion des jeunes et à faciliter la fin d'activité des moniteurs seniors. La loi de 2014 a permis de faire bénéficier de ce dispositif les jeunes de moins de 30 ans, mais les moniteurs de ski stagiaires n'étaient pas éligibles. Ces derniers, qui suivent une formation exigeante et longue – elle dure parfois jusqu'à sept ans –, ont pourtant besoin d'une rémunération leur permettant de vivre dans des territoires très touristiques, où la vie est très chère et où le prix du logement au mètre carré atteint souvent des records.

**M. Inaki Echaniz.** Tout à fait!

**M. Xavier Roseren.** Cette proposition de loi permet aux moniteurs de ski stagiaires de bénéficier du dispositif. Nous valorisons ainsi les jeunes souhaitant devenir moniteurs de ski et nous leur permettons d'enseigner rapidement et dans de bonnes conditions.

Madame la ministre, le 16 mars dernier, à l'occasion du centenaire des premiers Jeux olympiques d'hiver de Chamonix de 1924, vous avez visité l'École nationale de ski et d'alpinisme, qui assure la formation des professionnels de la filière montagne et délivre les diplômes de guide de haute montagne mais aussi de moniteur de ski. Je vous remercie sincèrement de vous être rendue à Chamonix.

Ce soir, nous garantissons le maintien de la renommée mondiale des écoles de ski françaises et de l'attractivité touristique de nos montagnes. Je suis très content, pour les écoles de ski et pour nos stations, du texte que nous allons voter. C'est un message fort pour la profession. Le groupe Renaissance soutient bien sûr cette proposition de loi transpartisane. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC et sur les bancs des commissions.*)

**M. Inaki Echaniz.** Bravo!

**Mme la présidente.** La parole est à M. Alexis Jolly.

**M. Alexis Jolly (RN).** « Que la montagne est belle » chantait bien sûr Jean Ferrat et non Aya Nakamura, comme vous le savez, madame la ministre. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RN. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Les bonnets rouges forment une profession que je qualifierai presque d'élite...

**M. Inaki Echaniz.** Les pulls rouges, pas les bonnets!

**Mme Karen Erodi.** Les bonnets, c'est en Bretagne!

**M. Alexis Jolly.** ...tant elle apparaît comme un modèle de qualité bien au-delà de nos frontières. Comme souvent, ces femmes et ces hommes, issus principalement des montagnes, savent s'adapter aux nouvelles générations, aux aléas climatiques et aux conditions touristiques.

S'ils sont certes 17 000 en France, ils représentent plus de 30 000 emplois, car, bien sûr, la plupart d'entre eux cumulent leur activité hivernale d'apprentissage du ski avec une seconde activité hors saison. L'alternance entre cette activité libérale et une autre – généralement salariée – peut exposer les moniteurs de ski à une certaine forme de précarité, assez éloignée des clichés que l'on connaît. Il faut savoir que les jeunes moniteurs en formation, âgés de tout juste 18 ans, sont confrontés, eux, aux mêmes difficultés que les autres jeunes de leur âge pour financer leurs études, trouver un logement ou se nourrir.

Cette proposition de loi a pour objectif d'étendre aux stagiaires un dispositif déjà appliqué par les écoles de ski françaises aux moniteurs diplômés: la réduction du temps de travail des moniteurs les plus anciens pour partager le travail avec les plus jeunes qui attendent l'obtention de leur diplôme.

Cette proposition est bien accueillie par les moniteurs de ski, en particulier par les jeunes, mais un peu moins par les plus anciens qui souhaitent garder une activité après leur retraite.

**Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure.** Ce sera tout à fait possible!

**M. Alexis Jolly.** Au passage, on en revient une fois encore au problème de la paupérisation des retraités contraints de travailler car ils n'arrivent à pas joindre les deux bouts.

Il est intéressant de constater que le groupe Socialiste est à l'origine de cette proposition de loi. Je connais, madame la rapporteure, votre affection et votre engagement pour la montagne ainsi que votre sincérité dans cette démarche, mais c'est dans les rangs de la NUPES que l'on empêche les moniteurs de ski de travailler et qu'on terrorise.

**Mme Marie-Noëlle Battistel,** *rapporteure.* Mais non, tout le monde soutient ce texte !

**M. Alexis Jolly.** Alors que ces derniers ont besoin de canons à neige et de touristes sur les pistes, ainsi que d'infrastructures touristiques, celles-ci sont systématiquement rejetées par vos amis qui tiennent à imposer – comme à Villard-de-Lans – une idéologie de la décroissance dont, franchement, personne ne veut. (*Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*)

Plus largement, il faut saluer le travail des professionnels de la montagne qui innovent chaque jour en proposant des solutions plus respectueuses de l'environnement, à même d'assurer l'avenir dans nos montagnes. J'en ai personnellement fait mon métier et aucun d'entre nous n'a d'autre boussole que celle du bon sens. (*Mme Christine Arrighi et M. Sylvain Carrière murmurent.*)

Cependant, l'État doit porter haut des ambitions pour faire de la France la première destination du monde s'agissant de la montagne en expérimentant des nouvelles solutions de mobilité, en investissant dans la production d'énergie en montagne – par exemple en turbinant l'eau qui descend de la montagne ou entre deux lacs artificiels comme va le faire la station de Villard-de-Lans –, en expérimentant du nouveau matériel qui fonctionne à l'hydrogène vert, en engageant évidemment la bascule que représente la rénovation thermique de nos stations, en rendant au chemin de fer sa place dans nos montagnes, comme le font la Suisse et l'Autriche, et bien sûr en programmant l'installation d'ascenseurs valléens pour éviter la circulation de milliers de véhicules. (*M. Léo Walter s'exclame.*)

**Mme Sandrine Rousseau.** Ce soir, on parle des moniteurs de ski !

**M. Alexis Jolly.** Telle est la vision ambitieuse que nous défendons et que nous partageons avec de nombreux maires de montagne pour permettre à notre génération, qui a hérité du savoir-faire des anciens, de continuer à vivre de ses mains. C'est aussi l'espoir que nous formulons pour les générations futures et pour les futurs moniteurs de ski. Nous voterons donc pour cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. René Pilato.

**M. René Pilato (LFI-NUPES).** Avant tout, je considère que moniteur de ski est un très beau métier. Le diplôme d'État est très difficile à décrocher,...

**M. Vincent Rolland.** Très vrai !

**M. René Pilato.** ...en raison du niveau des épreuves aussi bien pratiques que théoriques. Il paraît que les candidats doivent reconnaître la nature des flocons de neige dans des coupes : je suis assez impressionné.

Au-delà de ces considérations, je dois dire que pour le groupe LFI-NUPES, qui défend la répartition du travail tout au long de la vie, c'est un bonheur de voir arriver ce

texte. Je rappelle en effet que nous nous sommes battus pour la retraite à 60 ans (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES*),...

**M. Matthieu Marchio.** En votant Macron !

**M. René Pilato.** ...d'ailleurs nous continuerons de le faire. Parce que les moniteurs de ski font un métier qui, l'âge avançant, devient difficile, il est magnifique de les voir transmettre leur savoir à des plus jeunes, grâce à un système de tutorat, grâce à la fraternité et à la solidarité intergénérationnelle.

Nous saluons tout cela car nous souhaitons que tous les métiers bénéficient du traitement que ce texte réserve aux moniteurs de ski. Je pense aux maçons, aux boulangers et à tous ces métiers qui deviennent de plus en plus difficiles lorsqu'on atteint l'âge de 60, 62 ou 64 ans. Nous aimerions pouvoir étendre à de nombreux métiers, dans notre pays, cette cessation progressive d'activité.

Je suis également ravi de constater que la profession a instauré une planification – un mot qui nous tient à cœur – des départs pour faire entrer des jeunes. Depuis 1963, cette organisation permet d'afficher des effectifs constants, d'exercer correctement ce métier et d'assurer sa pérennité dans les montagnes. Moi-même et mon groupe nous reconnaissons véritablement dans cette façon d'envisager l'activité tout au long de la vie.

Chers collègues, puisque vous êtes tous capables de saluer ce progrès social au bénéfice des moniteurs de ski, je vous invite, dans le cadre de nos prochains combats pour la réduction du travail tout au long de la vie, à généraliser le dispositif et à l'appliquer à un grand nombre de métiers très difficiles.

Pour toutes ces raisons, nous voterons ce texte avec plaisir. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES, SOC, Écolo-NUPES et sur les bancs des commissions.*)

#### VOTE SUR L'ENSEMBLE

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	83
Nombre de suffrages exprimés .....	83
Majorité absolue .....	42
Pour l'adoption .....	83
contre .....	0

(*La proposition de loi est adoptée.*)(*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES, SOC, Écolo-NUPES, GDR-NUPES et sur les bancs des commissions.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure.** Je remercie l'ensemble de nos collègues qui ont unanimement accepté de soutenir cette proposition de loi. Je crois que la montagne en sera très heureuse (*Applaudissements sur divers bancs.*)

(*La séance, suspendue quelques instants, est immédiatement reprise.*)

2

## RÉEMPLOI DES VÉHICULES AU SERVICE DES MOBILITÉS DURABLES

### Discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires (n<sup>os</sup> 1993, 2382).

#### PRÉSENTATION

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué chargé des transports.** Nous sommes réunis ce soir pour étudier la proposition de loi visant, à l'initiative des sénateurs écologistes, à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires dans les territoires. Je remercie votre assemblée pour son initiative d'inscrire ce texte à son agenda et pour le travail qui a été conduit dans un esprit de dialogue, et même de consensus, comme en témoigne le vote unanime du texte en commission.

Au moins trois points essentiels caractérisent l'esprit dans lequel a été préparé le texte que nous examinons.

Premièrement, il s'agit de faire le constat suivant : 85 % des Français utilisent la voiture pour leurs trajets du quotidien, notamment pour se rendre au travail, mais aussi pour aller chez le médecin ou, par exemple, dans un lieu culturel. Nous développons certes d'autres modèles de mobilité, en soutenant par exemple le déploiement des transports en commun, des services express régionaux métropolitains et des mobilités actives, mais la voiture reste à ce jour le principal moyen de transport.

Deuxièmement, pour répondre à l'urgence climatique, il faut assumer une logique de transition ; celle-ci se situe d'ailleurs au cœur de cette initiative parlementaire, qui se révèle concrète et pragmatique, car on ne passera pas du jour au lendemain d'un monde de voitures individuelles, encore souvent polluantes, à un monde où chaque Français, partout sur le territoire, pourra utiliser un transport public en commun, des modes de transports doux ou actifs, ou bien des voitures décarbonées électriques. Nous devons donc franchir des étapes, là aussi en accélérant, mais surtout en assumant une logique de progressivité et de transition.

Troisièmement, il faut assurer l'accompagnement social, indispensable à la réussite de cette transition écologique. Car si nous ne tenons pas compte des besoins et des contraintes particulières des Français les plus modestes, des

Français des classes moyennes ou de ceux des territoires ruraux, nous aurons les plus grandes difficultés à susciter l'adhésion à cette transition écologique.

Ne pas prendre en considération tous les aspects de la question, c'est risquer de ralentir la transition, voire de conforter la contestation de l'urgence climatique et des politiques publiques qui ont vocation à y répondre.

Je veux saluer l'esprit de consensus qui a animé les débats au Sénat et a permis de faire évoluer le texte initial, tout comme je salue de nouveau la qualité de vos débats en commission.

Sur le fond, la proposition de loi qui nous rassemble ce soir concerne en particulier le dispositif de prime à la conversion. Vous savez que c'est un outil que le Gouvernement soutient fortement en tant que levier de décarbonation très rapide et nécessaire de nos mobilités routières, dans une société où la voiture est appelée à rester incontournable pour une grande partie de la population.

Le texte prévoit d'allonger la durée de vie des véhicules les moins polluants voués à la destruction en application de la prime à la conversion. Ces véhicules pourraient alors être réutilisés pour quelques années par des services de location sociale et solidaire, gérés par les autorités organisatrices de la mobilité, au profit des personnes les plus défavorisées. En effet, le parc des véhicules détenus par les acteurs de la location sociale et solidaire est ancien et globalement plus polluant que celui des véhicules classés Crit'Air 3, destinés à le remplacer.

Je comprends la logique de la démarche proposée par le groupe Écologiste, dont je tiens à saluer l'engagement en faveur de la mobilité sociale, mais aussi le pragmatisme dont cette initiative concrète est le reflet. Rappelons que dans sa version originelle, le texte comportait des effets de bord négatifs pour l'environnement : je sais bien que ce n'était pas l'intention de l'auteur de la proposition de loi, mais ils étaient bien réels. La limitation aux seuls véhicules classés Crit'Air 3 ou mieux classés, qui a été adoptée au Sénat, est donc bienvenue.

L'objectif premier de la prime à la conversion étant bien de sortir le plus possible les véhicules polluants du parc roulant, prolonger leur durée de vie, même pour un temps limité et dans le cadre d'un objectif social, présente une certaine contradiction par rapport aux principes mêmes de ce dispositif.

Je m'en voudrais de ne pas citer, dans ce contexte, les actions engagées, à côté de la prime à la conversion, pour rendre plus accessibles des véhicules moins émetteurs : tel est le cas en particulier du leasing social, qui a connu un très grand succès en 2024 et qui sera reconduit en 2025.

**M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Très bonne nouvelle.

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué.** Au total, les objectifs environnementaux en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air et l'objectif d'accompagnement social pour faciliter la mobilité de tous se rencontrent donc ici. Le sujet est complexe, mais je souscris à l'objectif d'accompagner les publics les plus précaires dans leur mobilité. Le Gouvernement émettra donc un avis favorable au vote de cette proposition de loi.

**M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Excellent ! Bravo !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie Pochon, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

**Mme Marie Pochon, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** « Au début, une collègue m'emmenait à l'usine d'agro, mais elle en a eu marre. J'ai hâte de rappeler l'agence d'intérim pour reprendre direct. Enfin, je vais pouvoir bouger, revoir du monde. » C'est Rose, une maman solo de 24 ans, qui l'autre jour, au garage solidaire de Trélazé, a pu se voir remettre les clés d'une voiture en location de longue durée à un prix modique, lui permettant de sortir de la galère.

Pour elle, comme pour tant d'autres, la bagnole, « c'est son indépendance, c'est sa liberté », nous dit-elle. Le fait est que Rose n'est pas la seule dans cette situation puisque 13,3 millions de personnes étaient en situation de précarité mobilité en 2022 dans notre pays, et parmi elles, 4,3 millions ne disposaient d'aucun mode de transport : ni voiture, ni abonnement à une offre de transport... quand il y en a. Rose, pour se rendre à ce garage solidaire, pour enfin pouvoir accéder à l'emploi, a dû prendre un train, puis un bus, puis finir à pied. Cette réalité, c'est la nôtre dans tant de nos campagnes.

Une autre réalité, c'est celle du modèle économique des garages solidaires : il a été largement fragilisé par la prime à la conversion qui envoie chaque année à la casse des milliers de véhicules, parfois peu polluants, parfois sans beaucoup de kilométrage et encore vraiment utilisables. Ces véhicules constituaient, auparavant, le gros des dons aux garages solidaires, et garantissaient la mobilité à ceux qui, sinon, y auraient renoncé.

De ces deux réalités bien concrètes, l'ancien sénateur du Morbihan, Joël Labbé, a tiré une proposition de loi défendant une idée simple et empreinte de bon sens, qui lui avait été soufflée par son garagiste : « Je vois presque tous les jours des voitures destinées à la casse qui sont encore en bon état de marche. Quel gâchis ! Ces voitures pourraient servir à des personnes ou à des ménages qui n'ont pas forcément l'argent pour en louer ou en acquérir une neuve. Puisque tu es sénateur, ce serait bien que tu fasses quelque chose en ce sens. »

Cette idée, qui a pris forme dans le texte que nous examinons aujourd'hui, c'est ainsi celle d'une mesure d'intérêt général qui vise à récupérer une partie de ce vivier, c'est-à-dire les véhicules les moins polluants et encore en bon état, mais destinés à la casse dans le cadre de la prime à la conversion, pour les mettre à disposition des garages solidaires, en particulier dans les territoires ruraux et isolés.

Les services de mobilité solidaire, en grande majorité des garages solidaires ou des plateformes de mobilité, sont le maillon essentiel de la chaîne de solidarité. Ces initiatives, le plus souvent associatives ou provenant de particuliers, et qui reçoivent parfois le soutien de collectivités, contribuent à lutter contre les inégalités dans l'accès à la mobilité. Elles visent jour après jour, tant bien que mal, à rendre réelle et concrète cette grande idée du droit à la mobilité, consacrée dans la loi d'orientation des mobilités, dite loi LOM, de 2019.

Cependant le droit à la mobilité rime aujourd'hui encore, dans bien trop de territoires, avec « renoncer » : renoncer à un rendez-vous médical, renoncer à un dîner avec des amis, renoncer pour nos aînés à voir la famille, renoncer à une offre de formation, renoncer à un entretien d'embauche ou à une opportunité professionnelle. Ainsi, 28 % des deman-

deurs d'emploi ont renoncé, au moins une fois, à un emploi lors des cinq dernières années pour des raisons de mobilité. Pour beaucoup d'entre eux, ce sont des femmes : celles-ci constituent plus de 70 % des bénéficiaires du garage où cette idée est née, à Saint-Nazaire. Là-bas, Tania, entrepreneure, a pu développer son activité grâce au prêt d'un véhicule utilitaire. De même Simone, au RSA, a pu retrouver un emploi et cesser de nourrir ses enfants avec l'aide alimentaire. À Trélazé, Cédric, intérimaire, aurait pu perdre son travail s'il n'avait pas trouvé une voiture à temps pour s'y rendre, et dans le livre d'or de ce garage, il est écrit des phrases aussi simples que : « Vous aidez des familles à s'en sortir. Merci. »

Malheureusement, comme je l'ai dit, les services de mobilité solidaire sont aujourd'hui en grande difficulté. D'une part, les dons de véhicules, sur lesquels repose en grande partie leur modèle économique, sont insuffisants pour tenir le rythme élevé de la demande. D'autre part, les véhicules reçus ont souvent au moins dix ans, emportant des conséquences pour les bénéficiaires en matière de sécurité et de pollution, voire parfois en termes de dignité de la personne.

Or ces deux tendances sont au moins exacerbées par le dispositif de la prime à la conversion qui existe depuis 2015. Certes, cette mesure vise un objectif vertueux : celui d'accompagner et d'accélérer le renouvellement du parc automobile pour aller vers des véhicules moins polluants, sachant que le transport routier est actuellement responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, mais il comporte actuellement un point aveugle majeur. Dans tous les cas, il est appliqué sans tenir compte ni de l'ancienneté du véhicule, ni de son kilométrage, ni de son état de fonctionnement, ni de son taux d'émission : les véhicules concernés sont tous envoyés à la casse. Ainsi, plus de 1 million de véhicules ont été détruits dans le cadre de ce dispositif depuis sa création. Or 59 % des véhicules mis au rebut dans le cadre de la prime à la conversion sont classés Crit'Air 3.

Tout le paradoxe est là : les garages solidaires fonctionnent difficilement, sur un modèle économique fragilisé, avec des véhicules très anciens et polluants, et des bénéficiaires qui en paient le tribut, tandis que l'on envoie au broyage chaque année, dans le cadre de la prime à la casse, des voitures souvent plus récentes, moins polluantes et en bon état de marche.

Entendons-nous bien : il ne s'agit pas ici de remettre en cause le cercle vertueux de la prime à la conversion. Elle a fait ses preuves. Nous souhaitons seulement introduire un bénéfice social mais aussi un bénéfice environnemental dans le système en offrant la possibilité de maintenir en circulation les véhicules les moins polluants concernés par le dispositif, pendant une durée limitée, au profit des personnes qui en ont le plus besoin, plutôt que de les envoyer immédiatement à la casse.

L'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi constitue le cœur du dispositif. Il prévoit la possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité, les AOM, de recevoir à titre gracieux des véhicules destinés à la destruction dans le cadre de la prime à la conversion, afin de mettre en place des services de location solidaire.

Le dispositif prévoit que cette faculté s'exerce par le biais d'une convention locale conclue, sur la base du volontariat, entre l'AOM volontaire, les associations reconnues d'utilité publique ou d'intérêt général agissant pour les mobilités solidaires et, toujours sur la base du volontariat, les conces-

sionnaires automobiles, les centres de traitement des véhicules hors d'usage, dits centres VHU, et les départements.

Permettez-moi ici de revenir sur les quelques amendements que nous avons examinés en commission. Certains d'entre vous ont exprimé le souhait d'élargir le champ du dispositif au-delà de ces acteurs. J'y suis défavorable pour plusieurs raisons. Tout d'abord, parce que l'esprit de ce texte est de soutenir et de consolider le rôle des garages solidaires, qui doivent rester au cœur du dispositif car ce sont eux qui assurent la mobilité solidaire dans nos territoires ruraux et qui ont les compétences et le savoir-faire pour louer des véhicules aux plus démunis. Ensuite, parce que les AOM disposent d'une liberté contractuelle qui n'est aucunement remise en cause par ce texte : si une AOM juge pertinent de conventionner avec une coopérative ou avec une entreprise locale pour mettre en place un service de location solidaire, elle pourra toujours le faire.

Je tiens par ailleurs à rassurer certains collègues qui ont exprimé des craintes quant à l'inscription du dispositif dans les plans de mobilité : l'intention du législateur est claire sur le fait de ne pas faire dépendre son application à son inscription dans un plan de mobilité.

Le Sénat a en outre veillé à encadrer le dispositif par un certain nombre de garde-fous afin de trouver le juste équilibre entre justice sociale et préservation de l'environnement : notons en particulier que seuls les véhicules classés Crit'Air 3 ou mieux, donc les moins polluants, seront concernés. Leur maintien en circulation ne sera possible que pour une durée limitée et l'AOM en sera l'unique propriétaire jusqu'à leur destruction.

Par ailleurs, dans la mesure où les collectivités locales bénéficient du principe de libre administration, celles qui ont l'obligation de déterminer des zones à faibles émissions (ZFE) pourront, si elles le souhaitent, instaurer une dérogation liée à la mobilité solidaire, comme le fait la ville de Lyon.

Enfin, je souhaite revenir sur la question du rétrofit. Nous souscrivons à l'objectif d'éviter la production de véhicules neufs grâce à la conversion de véhicules thermiques en véhicules électriques. Malheureusement, cette solution n'est pas encore suffisamment mature. Faire reposer le dispositif sur les quelques milliers de véhicules concernés, comme certains le proposent, reviendrait à le vider de toute portée opérationnelle.

Procéder au rétrofit d'un véhicule, c'est lui donner une nouvelle vie, ce qui est structurellement incompatible avec la prime à la conversion. Pour autant, rien n'empêche l'utilisation des véhicules rétrofités dans le cadre de ce dispositif. De plus, étant bien conscients que le rétrofit pourrait constituer, une fois développé, une solution complémentaire vertueuse, nous prévoyons, à l'article 2, la remise au Parlement d'un rapport du Gouvernement à ce sujet.

Chers collègues, c'est avec beaucoup d'émotion que je me présente devant vous en tant que rapporteure de ce texte qui ne fera certes pas la une des grands médias, mais qui changera très concrètement la vie de milliers de nos concitoyens, en particulier dans les territoires reculés : ceux qu'on ne voit pas, ceux qu'on n'entend pas et qui, parfois, manquent de voix dans notre assemblée. Les garages solidaires, les associations du secteur et plus largement celles qui luttent contre l'exclusion, ainsi que leurs bénéficiaires, attendent cette loi avec impatience. Pour eux et pour les Français touchés par la précarité liée à la mobilité, il y a urgence. Ils nous regardent.

Je remercie tous les acteurs qui se sont mobilisés pour mener cette bataille. Je salue tout particulièrement mon collègue sénateur Joël Labbé (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes Écolo-NUPES et LFI-NUPES. – Mme Nicole Dubré-Chirat applaudit également*) ; Jacques Malthieu, président du garage Re-pare de Saint-Nazaire – un homme formidable ! ; Bernard Dèche, président du réseau Agil'ess, et Michèle Morgan, sa directrice générale ; Jean Giraudeau, directeur de Solidarauto ; et Jacques Fernique, rapporteur de la proposition de loi au Sénat. (*Mme Sandra Regol applaudit.*) Je suis si fière qu'ils m'aient fait confiance pour la défendre dans cet hémicycle !

Ce soir, je l'espère de tout mon cœur, ils nous remercieront à leur tour d'avoir été à la hauteur de notre responsabilité. Parfois loin des jolies dorures, sans esclandres ni postures, sur le terrain et les mains dans le cambouis, cette responsabilité nous engage à changer la vie des gens, pour le mieux. Cette proposition de loi nous le permet, dès aujourd'hui. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Écolo-NUPES, LFI-NUPES, SOC et GDR-NUPES, ainsi que sur quelques bancs du groupe RE.*)

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

**M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Quelle joie ! Quelle joie de nous retrouver ce soir pour, de nouveau, parler des transports !

Les questions de mobilité sont devenues politiques ; elles touchent directement nos concitoyens. Je souhaite saluer les sénateurs Labbé et Fernique, qui ont défendu un projet aussi important au plus haut niveau. Je sais qu'ils ne sont pas très loin et qu'ils suivent nos débats : merci à eux d'avoir mené cette démarche avec abnégation !

Je le disais, les questions de mobilité n'ont jamais été aussi politiques. Elles sortent du cadre très technique des sujets d'ingénieur – qui me tiennent néanmoins à cœur –, et touchent au quotidien de nos concitoyens, qu'il s'agisse d'accompagner la décarbonation des transports ou d'offrir des solutions de mobilité, dans l'optique de trouver un emploi ou une formation.

Depuis 2017, nous avons défendu cette démarche au plus haut niveau, au moyen du pacte ferroviaire, de la loi d'orientation des mobilités, de la loi, dite climat et résilience, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets et, dernièrement, de ma proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains.

Derrière cette politique, il y a la volonté de rendre la mobilité toujours plus solidaire et adaptée aux besoins de nos concitoyens. Notre engagement est de ne laisser personne de côté, en particulier dans ce domaine. C'est la raison pour laquelle nous devons œuvrer avec toujours plus d'abnégation à la consolidation et à la généralisation du forfait mobilités durables, au déploiement du plan Covoiturage, ainsi qu'à la massification du leasing social, dont je salue le renouvellement en 2025 – M. le ministre vient d'en faire l'annonce.

Il est essentiel d'accompagner nos concitoyens – je pense à cette femme que j'ai rencontrée récemment chez un concessionnaire automobile et à qui on a remis les clés d'une Mégane neuve, tout juste sortie du garage. Grâce au leasing social, elle pourra accompagner ses enfants à l'école

et se rendre à son travail avec fierté. J'insiste : c'est grâce au leasing social que nous lui avons offert une solution de mobilité.

Je me félicite que cette proposition de loi contribue à ce que j'appelle l'économie circulaire de l'automobile, et assume de faire du leasing solidaire – le terme « solidaire » n'étant pas un gros mot.

Si je comprends parfaitement les craintes relatives à l'intégration des véhicules Crit'Air 3 dans le dispositif – ces véhicules étant polluants –, le texte nous donne également l'occasion de consolider la filière du retrofit. Oui, le développement industriel de cette filière doit être une fierté pour notre nation, dans la perspective de massifier l'utilisation des véhicules électriques.

Cette proposition de loi permet également de rendre hommage à toutes les personnes qui travaillent dans les garages solidaires et qui apportent une solution de mobilité à des publics modestes – sans compter qu'elle contribuera à créer des emplois locaux.

Certes, ce texte ne fera probablement pas la une des médias, mais il nous revient d'en assurer ce que j'appelle souvent le service après-vente dans nos territoires, auprès des autorités organisatrices de la mobilité. C'est à nous de soutenir les garages solidaires afin de donner le meilleur à nos concitoyens.

Je vous adresse un grand merci, madame la rapporteure, ainsi qu'à nos collègues sénateurs, pour votre abnégation et votre engagement permanent en faveur de la mobilité solidaire. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes RE, Dem et SOC, ainsi que sur les bancs du groupe Écolo-NUPES.*)

#### DISCUSSION GÉNÉRALE

**Mme la présidente.** Dans la discussion générale, la parole est à Mme Delphine Lingemann.

**Mme Delphine Lingemann.** Je tiens tout d'abord à saluer la volonté partagée d'inscrire à l'ordre du jour de notre assemblée le sujet essentiel de la mobilité solidaire et durable. Pour rappel, 13,3 millions de Français sont en situation de précarité liée à la mobilité, et près de 4 millions ne disposent d'aucune solution de mobilité.

Derrière ces chiffres, ce sont autant de jeunes, de personnes âgées, souvent isolées, d'habitants des zones rurales qui, parce qu'ils n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule, n'ont pas accès à un emploi ou à un contrat d'apprentissage, ne peuvent pas se rendre chez le médecin, ne peuvent pas faire leurs courses, ni pratiquer un sport ou profiter d'une offre culturelle.

Faciliter la mobilité quotidienne dans les territoires ruraux est d'ailleurs l'une des priorités de la loi LOM, et le présent texte comporte des avancées en ce sens.

C'est un texte à portée sociale qui s'adresse aux plus vulnérables, en leur offrant la possibilité de louer à un prix modique un véhicule remis en état ou retrofit, alors qu'il était destiné à la casse.

C'est un texte à portée sociétale, qui n'oublie pas la fracture en matière de mobilité entre les métropoles, les territoires ruraux et les zones périurbaines.

C'est un texte de bon sens, qui encourage l'économie circulaire en prévoyant la récupération des véhicules les moins polluants possible pour les confier, après remise en

état, à des structures qui leur donneront une deuxième vie et les loueront aux personnes les plus défavorisées. Je souligne à cet égard le rôle majeur joué par les garages solidaires – l'un d'eux se situe dans la circonscription voisine de la mienne, dans le Puy-de-Dôme : celle d'André Chassaigne.

C'est aussi un texte pragmatique qui s'inscrit dans une démarche d'écologie de terrain, en mettant des véhicules Crit'Air 3 ou retrofit à disposition de personnes qui possèdent encore trop souvent des vieux véhicules polluants.

Le groupe Démocrate souhaite néanmoins ouvrir le débat sur cette proposition de loi qui, malgré ses bonnes intentions, comporte encore quelques approximations et pourrait être enrichie.

Si je comprends la volonté de réutiliser des véhicules Crit'Air 3 pour les louer, nous n'avons pas la certitude qu'ils remplaceront le parc le plus ancien et le plus polluant. De plus, cette location ne sera soumise à aucune condition de transformation non polluante.

Nous regrettons également qu'aucune limite dans le temps, correspondant par exemple au calendrier de déploiement des ZFE, n'ait été indiquée s'agissant de la mise à disposition de ces véhicules – qui demeureront, malgré tout, des sources de pollution. Les territoires ruraux et périurbains méritent la même attention que les métropoles en matière de lutte contre la pollution.

**M. Romain Daubié.** Peut-être même plus !

**Mme Delphine Lingemann.** Mon collègue Bruno Millienne,...

**M. Luc Geismar.** Excellent collègue !

**Mme Delphine Lingemann.** ...qui travaille sur ce sujet depuis de longs mois, proposera donc des amendements visant à inciter les garages à procéder à des opérations de transformation au profit du gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou d'un boîtier E85. Il s'agit de gestes peu onéreux, mais qui ont le mérite de réduire la pollution émise par les véhicules.

Il nous paraît également intéressant d'encourager les garages à pratiquer le retrofit ou tout autre opération qui réduirait l'impact environnemental des véhicules après leur mise à disposition par les autorités gestionnaires de la mobilité. Je regrette que nos débats en commission n'aient pas permis de questionner le monopole octroyé aux AOM et aux structures chargées de la mobilité dans les territoires, s'agissant du dispositif prévu par la proposition de loi – monopole qui, dans certaines zones, fait courir un risque de favoritisme qui ne va jamais dans le sens du bien commun.

De même, il serait intéressant d'élargir le champ des acteurs pouvant louer les véhicules : au-delà des associations reconnues d'utilité publique, seraient aussi concernés les entreprises de l'économie sociale et solidaire et les centres de traitement des véhicules hors d'usage.

Cette proposition de loi est juste et efficace. Si nous espérons que nos débats permettront de l'enrichir, afin de ne laisser personne sur le bord de la route, le groupe Démocrate lui apportera son plein soutien. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem, ainsi que sur quelques bancs du groupe RE.*)

**M. Romain Daubié.** Très clair !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Juliette Vilgrain.

**Mme Juliette Vilgrain.** Le nombre de Français en situation de précarité liée à la mobilité s'élève à 13,3 millions, un chiffre colossal.

Je tiens à remercier Mme la rapporteure, ainsi que les sénateurs Joël Labbé et Guillaume Gontard, pour cette proposition de loi qui s'inscrit incontestablement dans la lignée de nos efforts, entrepris depuis 2017 et destinés à permettre à nos concitoyennes et à nos concitoyens de se déplacer plus facilement. Nous le savons, réduire les difficultés d'accès à la mobilité est une priorité majeure, particulièrement en zone rurale où elles peuvent considérablement freiner l'accès à l'emploi, aux services publics et aux activités culturelles et sportives.

Depuis sept ans, la majorité œuvre pour rendre les transports plus accessibles, mais également plus propres. Si ce secteur est celui qui émet le plus de gaz à effet de serre dans notre pays, c'est le transport routier qui est responsable de la grande majorité des émissions. Au total, 53 % des émissions du secteur des transports sont attribuées aux seules voitures.

Dans le cadre de nos engagements climatiques, la majorité a ainsi instauré plusieurs mécanismes d'aide à l'acquisition de véhicules moins polluants : la prime à la conversion, introduite par la loi « climat et résilience » de 2021, et qui a concerné plus de 90 000 véhicules à ce jour ; le bonus écologique pour les véhicules électriques, qui peut atteindre 7 000 euros ; le dispositif de microcrédit, qui permet d'aider les personnes à faible revenu souhaitant acquérir une voiture peu polluante ; et enfin le leasing social, franc succès, dont ont bénéficié 50 000 ménages depuis le début de l'année, soit deux fois plus qu'anticipé. Au total, plus de 400 000 aides à l'acquisition de voitures plus propres ont été attribuées depuis la mi-2022.

Dans les mois qui viennent, nous poursuivrons bien évidemment nos actions afin de répondre aux besoins des ménages français.

Le groupe Horizons et apparentés soutiendra cette proposition de loi qui constitue une marche supplémentaire dans la recherche de l'équilibre entre transition écologique et aide aux ménages les plus précaires.

Ce texte vise à créer un système de location solidaire pour les véhicules les moins polluants destinés à la casse, dans le cadre de la prime à la conversion. En permettant aux véhicules à essence classés Crit'Air 3 destinés au rebut d'être maintenus en circulation pour les publics précaires, le dispositif permettra de réduire les difficultés d'accès à la mobilité.

Enfin, la majorité s'est largement engagée pour la mobilité des jeunes, étudiants et apprentis – ainsi le permis de conduire est-il désormais accessible dès 17 ans. Les jeunes, notamment les apprentis, ont en effet souvent des difficultés à accéder à un véhicule. Nous espérons donc que cette proposition de loi favorisera également leur accès à la mobilité et à l'emploi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe HOR et sur quelques bancs du groupe RE.)*

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

**M. Gérard Leseul.** Conscients depuis longtemps que la précarité sociale s'exprime fortement dans les mobilités, et craignant un renforcement de cette fracture sociale en début de législature, avec l'entrée en vigueur des zones à faibles émissions, Bruno Millienne et moi-même avons piloté une mission flash sur les mesures d'accompagnement de la création de ZFE, et j'ai déposé une proposition de loi sur le sujet en juillet dernier.

Il faut le redire, sans cesse, car c'est une réalité : les disparités sociales sont fortes en matière de mobilité. Certains de nos concitoyens sont, ou risquent d'être – en fonction des

territoires et de l'existence ou non de services de mobilités collectives, de service express régional métropolitain – assignés à résidence rurale, mis à l'écart de l'emploi, des loisirs et de la vie sociale.

Le baromètre 2022 de la Fondation pour la nature et l'homme et Wimoov souligne que 13,3 millions de personnes sont en situation précaire en matière de mobilité dans notre pays. Ces personnes représentent plus d'un quart de la population âgée de 18 ans et plus. Parmi elles, 4,3 millions de nos concitoyens – soit 8,5 % de la population – n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transport collectif. Elles sont donc sans voiture, parfois sans permis, sans abonnement aux transports en commun ou à un service partagé. Plutôt que de stigmatiser les chômeurs à longueur de temps, veillons à lever les freins au retour à l'emploi et à l'intégration de tous dans la vie sociale !

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Oui !

**M. Gérard Leseul.** Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces difficultés face à la mobilité : pour les populations rurales, une absence d'alternative à la voiture ; pour les plus modestes, l'ancienneté de leur véhicule dont les coûts d'entretien et d'usage peuvent être rédhibitoires. Et c'est sans parler du phénomène de non-apprentissage de la mobilité pour certains enfants, qui grandissent dans les familles les moins favorisées – parfait exemple du cercle vicieux de la reproduction de la précarité sociale.

La location solidaire d'un véhicule est une solution pertinente pour répondre à une partie du problème. Ce type de location existe aux quatre coins de notre territoire grâce à la mobilisation forte et à l'engagement du monde associatif, des acteurs de l'économie sociale et solidaire et des collectivités locales. Au nom du groupe Socialistes et apparentés, je félicite tous les militants associatifs qui soutiennent ces belles initiatives de solidarité et d'inclusion.

Si elle n'est pas parfaite, la proposition de loi, adoptée au Sénat et présentée devant notre assemblée par le groupe Écologiste, vise à renforcer ce dispositif pour lutter contre la précarité sociale liée à la mobilité, tout en contribuant à réduire notre bilan carbone.

Afin de lutter contre la pollution, la prime à la conversion accompagne les ménages, sous conditions de revenus, pour remplacer leurs véhicules classés Crit'Air 3, 4 ou 5. En contrepartie, le véhicule remplacé doit être confié à un centre de traitement de véhicules hors d'usage agréé qui réalise les opérations de dépollution, de démontage et de destruction.

Il n'est pas rare que des véhicules Crit'Air 3 à essence, en bon état et avec un kilométrage relativement faible, soient détruits.

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Tout à fait !

**M. Gérard Leseul.** C'est un non-sens écologique et un gâchis sociétal, car ils pourraient continuer de circuler. Pour remédier à ce non-sens, le texte propose intelligemment de remettre les véhicules classés Crit'Air 3, ou mieux, aux autorités organisatrices de la mobilité, à titre gracieux, afin qu'elles puissent les confier à des organismes de location solidaire.

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Exactement !

**M. Gérard Leseul.** Parmi bien d'autres mesures, notre mission flash a soutenu l'idée de prolonger la période d'usage de ces véhicules mis au rebut. Aussi, je ne peux

que me féliciter de voir cette proposition de loi arriver en première lecture dans notre chambre, après son adoption par les sénateurs.

Lors de la publication des conclusions de notre mission flash, Christophe Béchu, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, s'est réjoui à plusieurs reprises de la qualité de nos propositions. Mais, sauf pour la location de véhicules électriques à 100 euros par mois, nous attendons encore l'adoption de plusieurs de nos recommandations.

Cette proposition de loi des collègues écologistes va dans le bon sens. Elle méritera d'être complétée lors d'une prochaine discussion, mais elle pose les bases d'une plus grande justice sociale et environnementale. Les députés du groupe Socialistes et apparentés voteront le texte conformément à la version adoptée par le Sénat, afin qu'il prenne effet le plus rapidement possible.

Il importera que le conventionnement des structures de location avec les AOM couvre tout le territoire, afin de sécuriser et de simplifier le travail des acteurs. En outre, il faut que tous les acteurs de l'économie sociale et solidaire puissent potentiellement intégrer le dispositif.

En dépit de ces remarques, nous soutenons une adoption conforme. C'est pourquoi nous n'avons pas déposé d'amendement et nous voterons en faveur de la proposition de loi. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes SOC et Écolo-NUPES et sur quelques bancs du groupe GDR-NUPES.)*

**M. Mickaël Bouloux.** Bravo !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Claude Raux.

**M. Jean-Claude Raux.** La mobilité est une affaire cruciale, du quotidien. Elle est nécessaire à l'inclusion sociale, car de la mobilité dépend l'accès aux droits, aux services et à l'emploi. Dans les territoires ruraux, elle peut représenter un défi : le rapport à la distance y est différent, et les solutions de mobilité ne peuvent y reproduire celles qui existent dans les zones urbaines. À la campagne, rares sont les solutions alternatives à la voiture.

Alors que, dans trop de territoires, le long mouvement d'éloignement des services publics, de désertification médicale, de fermeture des commerces de centre-bourg se poursuit et même s'accélère, les déplacements et les distances augmentent inévitablement. À la campagne, ne pas pouvoir se déplacer constitue un frein au quotidien et une entrave à l'égalité au sein de notre société.

Le baromètre des mobilités du quotidien, susmentionné, évalue à 13 millions le nombre de personnes touchées par la précarité dite de mobilité – sans oublier les 4 millions de Françaises et de Français ne disposant d'aucun mode de transport individuel ou collectif.

La présente proposition de loi défend un principe assez simple : permettre à des personnes précaires d'accéder à la mobilité, en réutilisant des voitures plutôt que de les détruire systématiquement. Cela répond à une demande forte des plus de 150 garages solidaires existants, véritables lieux d'accompagnement à la mobilité. Ils pourront bénéficier d'une nouvelle source de véhicules, alors que les manques se font ressentir à mesure que la demande augmente.

Ce dispositif offre aussi aux autorités organisatrices de la mobilité un moyen concret de déployer leur compétence de développement et de soutien aux mobilités solidaires.

**Mme Sandra Regol.** Il a raison !

**M. Jean-Claude Raux.** Quand il est question de mobilité, la solution est rarement unique. C'est par la combinaison d'offres variées que nous parviendrons à apporter une solution à chacune et chacun, dans tous les territoires.

Le réemploi des véhicules est une réponse sociale, économique et écologique à la mobilité, particulièrement en ruralité. C'est une solution sociale, parce qu'il permet aux personnes précaires d'accéder à une voiture. Si la prime à la conversion peut être un outil adéquat pour amplifier le renouvellement du parc automobile et améliorer son bilan environnemental, le reste à charge demeure bien trop élevé pour nombre de nos concitoyens.

Il s'agit aussi d'une solution sociale, parce qu'elle contribue à rendre les personnes autonomes – elles peuvent se déplacer sans dépendre du bon vouloir ou de l'aide d'un voisin, d'une amie ou d'un membre de leur famille, parfois pour des actes du quotidien aussi simples qu'aller faire ses courses.

Le réemploi des véhicules est également une solution économique, parce qu'il met fin à une spirale infernale : sans voiture, pas de travail ; sans travail, pas de voiture. Pas moins de 28 % des demandeurs d'emploi déclarent avoir renoncé au moins une fois à un emploi au cours des cinq dernières années faute de moyens de transport. Si davantage de personnes en recherche d'emploi peuvent accéder aux locations de véhicules des garages solidaires, elles seront plus nombreuses à revenir vers l'emploi.

Enfin, le réemploi des véhicules est une solution écologique. Il vous paraît peut-être incongru qu'un écologiste parle positivement des voitures. Mais quoi de plus écologique que de réparer et de réutiliser des biens matériels plutôt que de les jeter ? Un réemploi temporaire et encadré permet de réduire l'impact environnemental de la construction des véhicules et de compenser leur empreinte carbone en prolongeant leur durée de vie. En 2022, 92 000 véhicules ont été mis au rebut ; parmi eux, 59 % étaient classés Crit'Air 3. Leur réemploi permettra donc de remplacer les véhicules plus polluants détenus par des personnes précaires.

Les effets de cette proposition de loi pourront s'avérer vertueux pour les personnes précaires et pour celles qui vivent dans le monde rural.

Pour conclure, comme d'autres, je salue mon ancien collègue sénateur Joël Labbé, qui a défendu cette belle idée, ainsi que les sénateurs Jacques Fernique et Guillaume Gontard, pour avoir inscrit ce texte à l'ordre du jour du Sénat et pour l'avoir fait voter à l'unanimité. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe Écolo-NUPES.)* Je remercie également ma collègue Marie Pochon pour son travail, qui devrait aboutir à une adoption définitive. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Écolo-NUPES.)* Merci au groupe Renaissance d'avoir soutenu l'inscription du texte à l'ordre du jour de l'Assemblée. Enfin, un immense merci aux garages solidaires d'exister !

**Mme la présidente.** Je vous remercie de bien vouloir conclure.

**M. Jean-Claude Raux.** La commission a adopté ce texte sans modification. Je vous invite à faire de même... *(Mme la présidente coupe le micro de l'orateur, dont le temps de parole est écoulé. – Applaudissements sur les bancs du groupe Écolo-NUPES. – M. Gérard Leseul applaudit également.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. Damien Adam.** Que nous dit la sagesse communiste ?

**M. André Chassaigne.** Nous sommes conviés à nous prononcer sur une proposition de loi sénatoriale qui fait consensus et qui reçoit l'adhésion, semble-t-il, de l'ensemble des groupes. Je salue ses auteurs, Joël Labbé et Guillaume Gontard, qui sont dans les tribunes.

Dans le cadre de la prime à la conversion, il s'agit de permettre à des véhicules destinés à la casse de conforter le modèle économique des garages solidaires. Le bénéfice social du dispositif proposé est indiscutable : les garages solidaires bénéficieront d'un gisement de véhicules moins polluants que la plupart de ceux qui sont utilisés jusqu'à présent. Il évitera également la mise au rebut de nombreux véhicules encore en bon état de fonctionnement. Il s'inscrit donc dans une logique de durabilité et de lutte contre l'obsolescence, cohérente avec une approche plus écologique des mobilités.

Le texte s'entoure d'un certain nombre de précautions – niveau de pollution, traçabilité et état de fonctionnement des véhicules. Le fait de confier la propriété de ces derniers aux autorités organisatrices de la mobilité et d'en interdire la vente nous semble un préalable de bon sens.

Si un décret précisera les conditions d'éligibilité des véhicules et des bénéficiaires du dispositif – notamment les conditions de ressources auxquelles les bénéficiaires sont soumis –, notre crainte, cependant, est que ce texte, bienvenu, reste marginal. La seule mise à disposition de véhicules destinés à la casse ne suffira évidemment pas à résoudre la précarité en matière de mobilité. Mais c'est une avancée de bon sens, d'un réel intérêt social et d'un intérêt écologique indéniable.

Selon le baromètre déjà mentionné par mes collègues, 28 % des plus de 18 ans rencontrent des difficultés dans l'accès à la mobilité, faute de véhicule, de revenus suffisants pour faire le plein de carburant régulièrement ou pour acheter un abonnement à un service de transport collectif.

Selon le Secours catholique, près de 40 % des ménages du premier quartile de revenus ne possèdent pas de véhicule, contre 20 % des ménages en moyenne. Parmi les facteurs qui expliquent cette disparité figurent le coût d'acquisition et les dépenses en carburant.

La situation est particulièrement difficile dans les campagnes : selon le baromètre des mobilités du quotidien de la Fondation Nicolas Hulot publié en 2020, le coût moyen des déplacements s'élevait en moyenne à 140 euros par mois en zone rurale contre 90 euros en ville.

Or, à ce stade, le texte soumis à notre examen ne garantit aucunement que les véhicules cédés aux autorités organisatrices des mobilités, situées principalement dans les grandes zones urbaines, profiteront aux habitants des territoires ruraux : il faudra donc concevoir un mécanisme de transferts.

**Un député du groupe RE.** Très bien !

**M. André Chassaigne.** Force est également de constater que les dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules propres sont très mal calibrés : le montant maximal de la prime à la conversion passe ainsi de 6 000 euros pour les 20 % de ménages les plus modestes, dont le revenu de référence par part est inférieur à 6 400 euros, à seulement 2 500 euros pour l'ensemble des ménages restants – soit l'immense majorité des ménages aux revenus modestes ou moyens.

La prime au rétrofit reste tout aussi insuffisante en raison du faible développement de cette filière de changement de motorisation.

Il y a donc urgence à déployer des dispositifs beaucoup plus ambitieux d'accompagnement social à la mobilité. Il faudrait au minimum mettre fin à la dégressivité des aides pour l'ensemble des ménages aux revenus modestes ou moyens, prévoir une surprime pour les habitants des territoires des communes peu ou très peu denses, où se passer de voiture est impossible, et instituer un dispositif de prêt à taux zéro pour l'ensemble des acquéreurs de véhicules propres, éligibles à la prime à la conversion. Le présent texte participe aussi à trouver des solutions.

Nous avons choisi de ne pas chercher à l'amender (*Applaudissements sur les bancs du groupe Écolo-NUPES et sur plusieurs bancs des groupes LFI-NUPES et SOC*), respectant ainsi le vœu de la rapporteure qui souhaite qu'il soit adopté dans les plus brefs délais. Les mois qui viennent nous fourniront d'autres occasions d'aborder ces sujets.

Convaincus qu'il faut soutenir le développement des garages solidaires et consolider leur modèle économique, nous voterons ce texte sans la moindre hésitation. Il démontre que l'utopie peut s'ancre dans le quotidien – « l'utopie et la vie ! », comme dirait le militant Labbé. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes SOC et Écolo-NUPES.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

**M. Jean-Louis Bricout.** Voilà une proposition de loi que l'on peut qualifier de pragmatique : elle prend parfaitement en compte les difficultés que rencontrent nombre de nos concitoyens pour accéder à la mobilité – pourtant indispensable dans nos territoires, en particulier ruraux – et plus encore à la mobilité durable.

Député de la ruralité, élu de l'Aisne et plus précisément de la Thiérache, je suis évidemment sensible à cette question car je sais combien la mobilité relève d'une nécessité absolue. Lorsque l'on est éloigné des services et des dessertes de transports en commun, disposer d'un véhicule personnel est non seulement un passeport pour l'emploi, mais aussi synonyme de liberté – liberté de se déplacer et d'accéder aux sports, aux loisirs et à la culture ; c'est un préalable à l'émancipation.

Chacun le sait ici : il ne peut y avoir de transition écologique sans accompagnement social. Ce texte contribue à apporter une réponse sociale et de qualité. Sans tourner le dos à l'écologie, il permet aux plus fragiles d'inscrire leur mobilité dans un parcours écologique et durable.

Je salue le travail de la rapporteure Marie Pochon, qui s'est emparée d'un texte que le groupe Libertés, indépendants, outre-mer et territoires soutiendra sans réserve.

On peut évidemment considérer qu'il s'agit d'une proposition de loi d'appel, d'une solution intermédiaire en attendant d'en faire davantage pour aider les plus fragiles à accéder à des véhicules propres.

Quelques premiers pas ont certes été faits, comme le bonus écologique, la prime à la conversion ou l'éphémère leasing social.

André Chassaigne vient de proposer d'instaurer un prêt à taux zéro ; j'avais pour ma part proposé, notamment lors de l'examen du projet de loi de finances, de créer une aide personnalisée à la mobilité, sur le modèle de l'aide personnalisée au logement (APL) : quand on ne peut pas acheter, on loue, et quand on éprouve des difficultés à payer la location, il faudrait pouvoir bénéficier d'une prestation sociale. Cette mesure me semblait plus efficace et surtout plus modulable que le leasing social : nous aurions pu tenir compte de critères sociaux, territoriaux et d'usage pour lever les freins à la

mobilité. Nous aurions également sécurisé l'utilisation de l'argent public, face à des constructeurs et à des banques qui voient souvent le leasing comme une aubaine.

Le texte soumis à notre examen vise à donner une seconde vie sociale et solidaire aux véhicules les moins polluants destinés à la casse et éligibles à la prime à la conversion. C'est une mesure de bon sens, qui limitera l'une des conséquences paradoxales de la transition : la mise à la casse de véhicules en état de fonctionner et moins polluants que certaines automobiles en circulation, alors même que tous nos concitoyens ne disposent pas d'une voiture, faute de moyens.

Je remercie une nouvelle fois Marie Pochon pour son engagement social et écologique, tout comme les collectivités et les associations, notamment les garages solidaires, qui partagent cet engagement humaniste en faveur des plus fragiles.

Je remercie également nos collègues sénateurs qui ont apporté les modifications et prévu les encadrements nécessaires pour que le dispositif soit opérationnel.

Pour toutes ces raisons, mon groupe est favorable à une adoption conforme de cette proposition de loi du groupe Écologiste. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes SOC, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.*)

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

**M. Damien Adam.** Selon l'Insee, le montant moyen que les 10 % des ménages les plus modestes consacrent chaque année au transport en voiture s'élève à 1 832 euros. Ce montant intègre toutes les dépenses liées au véhicule : le carburant, l'entretien, l'assurance et l'achat net du véhicule, qui correspond à 553 euros par an. C'est à cette somme que la présente proposition de loi s'attaque, en favorisant le réemploi des véhicules au service des mobilités durables et solidaires. L'idée est simple : il s'agit de permettre à des véhicules à essence Crit'Air 3, cédés par des citoyens qui bénéficient de la prime à la conversion, d'être récupérés par des garages solidaires et mis en location auprès de ménages très modestes à un tarif social – quelques dizaines d'euros par mois seulement. Ces ménages pourront ainsi se séparer d'un véhicule plus ancien, qui émet plus de polluants et de gaz à effet de serre, consomme plus de carburant et peut leur coûter très cher en frais de réparation.

Il s'agit donc d'une formule gagnante, raison pour laquelle cette proposition de loi du sénateur Joël Labbé, que je remercie, a été largement adoptée par le Sénat, et pour laquelle son inscription à l'ordre du jour de cette semaine transpartisane a été votée à l'unanimité par le bureau de notre assemblée.

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Oui !

**M. Damien Adam.** Je remercie le président du groupe Renaissance, Sylvain Maillard, qui a œuvré pour que ce débat puisse avoir lieu dans les meilleures conditions.

L'électrification du parc automobile français s'accélère, portée par un record de ventes en 2023 : plus de 1,6 million de voitures électriques à batterie sont en circulation, et 20 % des voitures vendues en décembre 2023 étaient électriques.

L'acquisition d'un véhicule électrique reste cependant difficile pour les ménages les plus modestes. Partant de ce constat, la majorité présidentielle à laquelle j'appartiens a lancé le leasing social. Ce dispositif, qui montera en puissance à partir de l'année prochaine, a déjà permis à

50 000 ménages parmi les plus modestes de disposer d'un véhicule neuf électrique pour une somme comprise entre 50 et 150 euros par mois.

Depuis 2017, la majorité est au rendez-vous pour atteindre notre objectif à long terme : l'électrification du parc. Elle a ainsi instauré un bonus écologique de 7 000 euros pour les ménages modestes, une prime à la conversion de 5 000 euros et le microcrédit véhicules propres. La proposition de loi visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles, dont je suis à l'initiative, complétera cet arsenal. Ce texte, que nous étudierons en avril, permettra de mettre à disposition des ménages modestes 2 millions de véhicules électriques d'occasion supplémentaires d'ici à 2035.

À court terme, la transition écologique des déplacements passe aussi par de nombreuses politiques publiques que nous soutenons depuis 2017, qui consistent à encourager la marche pour les déplacements courts et à développer des solutions alternatives à la voiture individuelle – vélo, transports en commun, autopartage et covoiturage.

Il n'en reste pas moins que l'on a toujours besoin de voitures dans certains contextes, notamment dans les territoires ruraux. C'est à ces besoins que répond la proposition que nous étudions ce soir. S'il peut s'avérer utile de fournir des véhicules classés Crit'Air 3 aux citoyens dont les voitures relèvent des catégories 4 ou 5, il ne s'agit pas d'une solution de long terme, puisque ces véhicules de remplacement devront être retirés de la circulation au plus tard en 2028 ou en 2030, notamment parce qu'ils seront interdits dans les zones à faible émission.

Le réemploi des véhicules prévu par la loi sera confié aux autorités organisatrices des mobilités. C'est dire combien le choix que nous avons fait lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités en 2018 et 2019, de transformer la compétence transport des collectivités locales en compétence mobilités, était pertinent.

Comme je l'ai expliqué en commission, les députés Renaissance ont choisi de ne pas déposer d'amendements de groupe...

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Oui !

**M. Damien Adam.** ...pour ne pas faire obstacle au vote conforme de ce texte et qu'il puisse s'appliquer le plus rapidement possible. Cela ne veut pas dire que nous n'avions pas d'idées pour l'enrichir ou pour en préciser les modalités : il aurait ainsi pu être utile d'inclure le parc automobile des collectivités locales ou de l'État dans le périmètre des véhicules éligibles ou de confier la gestion des véhicules aux entreprises de l'économie sociale et solidaire, au-delà des garages solidaires.

La procédure proposée dans le texte aurait surtout pu être simplifiée en laissant aux élus locaux une plus grande marge de manœuvre.

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Oui !

**M. Damien Adam.** Je suis d'ailleurs surpris que ce soit le Sénat qui ait méticuleusement rédigé une procédure aussi contraignante pour les élus locaux !

**Mme Sandra Regol.** Ce n'est pas très gentil pour les sénateurs !

**M. Damien Adam.** Malgré ces critiques, la rédaction actuelle ne comporte pas d'obstacle majeur qui justifierait d'amender le texte et donc de ralentir le processus d'examen de la proposition de loi. Un vote conforme permet-

trait en effet d'appliquer la loi rapidement, tandis que l'adoption d'amendements relancerait la navette parlementaire et retarderait de plusieurs mois l'entrée en vigueur du texte.

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Eh oui !

**M. Damien Adam.** Ce délai n'étant pas souhaitable, le groupe Renaissance soutient cette proposition de loi qui, bien que perfectible par endroits, associe solidarité et écologie. (*Mme la rapporteure applaudit.*) Il importe avant tout que ceux qui ont besoin de ce dispositif puissent en bénéficier rapidement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Emmanuel Blairy.

**M. Emmanuel Blairy.** Un chiffre pour commencer : 71 % des Français utilisent quotidiennement leur voiture.

Ce moyen de transport, décrié par une partie de l'élite urbaine, est le seul dont disposent un grand nombre de nos concitoyens de la France rurale. Ce sont les politiques publiques successives déployées dans les années 1970 et 1980 qui ont créé cette forte dépendance à la voiture.

Au moment de sa création, en 1938, la SNCF exploitait un réseau de 42 500 kilomètres de voies ferrées ; aujourd'hui, à l'heure du tout-TGV, il est deux fois moins étendu. Maintenant que de petites lignes ferroviaires ont été fermées, déclassées, parfois vendues, et que les usagers ont pris l'habitude de se déplacer en voiture, les pouvoirs publics les culpabilisent.

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué.** Mais non !

**M. Emmanuel Blairy.** La proposition de loi qui nous réunit ce soir vise à favoriser le réemploi des véhicules en les mettant au service des mobilités durables et solidaires. C'est un pas dans le bon sens : réemployer des véhicules destinés à être détruits dans le cadre de la prime à la conversion, voilà un exemple de l'écologie équitable que le Rassemblement national promet, loin de l'écologie punitive.

Mais pourquoi chercher à limiter dans le temps le réemploi des véhicules ? Des études ont montré que faire rouler un véhicule 200 000 kilomètres plutôt que le remplacer après 100 000 kilomètres parcourus permet d'économiser 15 tonnes de CO<sub>2</sub>.

**M. Christophe Bentz.** C'est énorme !

**M. Emmanuel Blairy.** Les phases de construction et de déconstruction des véhicules sont en effet celles qui émettent le plus de gaz à effet de serre.

C'est pourquoi nous considérons qu'une durée limitée d'utilisation de ces véhicules n'est pas forcément la meilleure solution pour limiter l'impact environnemental. Il nous semble logique de conditionner la durée d'utilisation du véhicule, en particulier dans le cadre de ce dispositif, à la réussite du contrôle technique. Madame la rapporteure, qu'entendez-vous par « période limitée d'utilisation » s'agissant de la remise en service de ces véhicules destinés à la destruction ?

**M. Nicolas Meizonnet.** Très bonne question !

**M. Emmanuel Blairy.** J'ai été sollicité par plusieurs usagers de la ligne ferroviaire reliant Douai à Arras. Cette ligne qui dessert trois communes de ma circonscription – Biache-Saint-Vaast, Vitry-en-Artois et Brebières – est régulièrement victime de retards, voire d'annulations de trains, notamment aux heures de pointe. Certains trains sont remplacés par des autocars, ce qui provoque de nouveaux problèmes pour les usagers qui se rendent de la gare à leur lieu de travail à vélo : ils sont finalement contraints d'utiliser leur voiture.

Demain, ces territoires seront classés en zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) – en particulier Douai, dans le Nord, et Lens, dans le Pas-de-Calais. Pour ces raisons, il nous semble indispensable d'intégrer à cette proposition de loi la possibilité, pour les bénéficiaires des véhicules à mobilité solidaire, d'accéder aux grandes agglomérations. Il y va de l'égalité entre tous nos concitoyens. Cette mesure doit être gravée dans la loi, car l'égalité ne sera pas garantie si la décision est laissée à l'appréciation des autorités locales.

Nous en avons débattu en commission : les dérogations de circulation en ZFE-m relèvent du domaine réglementaire ; mais, vous le savez, certaines autorités locales, par idéologie, ne voudront pas les appliquer. Ce soir, nous pouvons inscrire les dérogations dans la loi. C'est pourquoi je défends un amendement visant à autoriser les véhicules mis à la disposition des services de mobilité solidaire à circuler dans les ZFE-m ; cette proposition a été soutenue par une partie du groupe LR en commission.

**M. Nicolas Meizonnet.** Exactement !

**M. Emmanuel Blairy.** Dans cette période difficile pour nos compatriotes, qui ont du mal à boucler leurs fins de mois, la proposition de loi permettra à ceux qui subissent une précarité en matière de mobilité de louer un véhicule à un prix abordable. La mobilité est l'une des priorités des Français vivant dans les zones rurales : pas de voiture, ça veut dire pas de travail, pas de soins, pas de vie sociale. Voudriez-vous que les plus précaires de nos concitoyens vivent dans un monde virtuel, cloîtrés chez eux ? Telle n'est pas notre volonté. Nous voterons donc l'ensemble des amendements visant à étendre le réemploi des véhicules ; dans l'intérêt des Français, nous espérons qu'à votre tour, vous voterez nos propositions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

**M. Nicolas Meizonnet.** Excellent !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Sylvain Carrière.

**M. Sylvain Carrière.** Permettez-moi tout d'abord de remercier le groupe Écologiste-NUPES d'avoir déposé cette proposition de loi, ainsi que l'ensemble des associations qui sont à son origine. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES et sur plusieurs bancs du groupe Écolo-NUPES.*) Il est si rare en effet que nous parlions de mobilités durables et populaires à l'Assemblée nationale, alors que 13,3 millions de Français subissent la précarité en matière de mobilité.

Comme vous le savez, nous avons plusieurs réserves sur le dispositif prévu par le texte. Premièrement, le gisement concerné par la prime à la conversion représente 90 000 voitures ; or 70 % d'entre elles roulent au diesel et nécessitent donc une opération de retrofit avant toute remise sur le marché. Une telle opération coûte 1 000 euros pour passer à l'essence et jusqu'à 12 000 euros pour passer à l'électrique. Les quelque milliers de véhicules qui ne devront pas faire l'objet d'une opération de retrofit seront donc insuffisants, rapportés aux 4,3 millions de Français dépourvus de moyen de locomotion. Deuxièmement, les garages solidaires – qui sont des associations – devront, à leur charge, remettre en état les véhicules qui leur reviendront. Troisièmement, l'échelle des bassins de mobilité est à revoir. En zone rurale, qui va se débarrasser d'un véhicule classé Crit'Air 3 au profit d'un véhicule plus récent ? Pas grand monde.

**M. Bruno Millienne.** Personne !

**M. Sylvain Carrière.** Quant aux villes, où le gisement est le plus important, la voiture individuelle n'est pas la solution. Il faudrait donc élargir le périmètre à l'échelle régionale, qui semble la plus adaptée. Cependant, le groupe La France

insoumise-NUPES a décidé de ne déposer aucun amendement, ni en commission ni en séance, afin que ce texte puisse être voté conforme dans les plus brefs délais.

**M. Nicolas Meizonnet.** Paresseux !

**M. Emmanuel Blairy.** C'est le droit à la paresse !

**M. Sylvain Carrière.** Quoi qu'il en soit, il nous faut être clairs : cette proposition de loi ne permettra pas de s'attaquer en profondeur au problème des mobilités, en particulier des mobilités durables. Elle n'est qu'un pansement apposé par un groupe d'opposition sur une plaie que le Gouvernement n'a cessé d'approfondir. La situation actuelle est le résultat de votre politique, celle d'un État néolibéral qui se désengage de tout ! Si des Français ne meurent pas de faim, c'est uniquement grâce à des associations ; si des gens ne dorment pas dans la rue, c'est uniquement grâce à d'autres associations (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Où est la liberté de se déplacer ? Sans doute cachée sous le *poorwashing* que constituent le leasing social et ses 20 000 véhicules à louer pour 100 euros !

**Une députée du groupe LFI-NUPES.** Il a raison !

**M. Sylvain Carrière.** Qu'elle est belle, la France de Macron : la France associative, la France des sparadraps, mais certainement pas la France qui protège et qui garantit notre devise nationale ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Où est la liberté de se déplacer ? Sans doute cachée sous le *poorwashing* que constituent le leasing social et ses 20 000 véhicules à louer pour 100 euros !

**M. Damien Adam.** Cinquante mille véhicules !

**M. Sylvain Carrière.** Cela s'inscrit dans la continuité du tout-bagnole des cinquante dernières années. Où est l'égalité entre les citoyens ? Celui qui vit en périphérie alloue 21 % de son budget à ses déplacements, contre 16 % pour celui qui réside en centre-ville. Où est la fraternité ? Les services publics de la mobilité disparaissent ; la SNCF est gérée comme une multinationale, qui abandonne les lignes les moins rentables dans les espaces peu denses.

**Mme Catherine Couturier.** Honteux !

**M. Sylvain Carrière.** Il n'y a pas de sous-citoyens dans ce pays ! Nous voulons les mêmes droits et les mêmes services pour toutes et tous ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Il y a urgence à sortir du tout-voiture. Les zones à faibles émissions, censées diminuer le nombre de morts provoquées par la pollution – 48 000 par an – ne sont pas la solution ; elles ne le seront pas aussi longtemps qu'il n'existera pas de solutions alternatives efficaces à la voiture individuelle. Vous avez peur des 80 % de Français opposés aux ZFE et vous repoussez sans cesse l'échéancier – souvenez-vous des gilets jaunes !

Votre gouvernement investit 40 euros par an et par habitant dans le ferroviaire ; c'est trois fois moins que l'Allemagne et dix fois moins que la Suisse, des pays qui proposent des trains toutes les heures, de six heures à vingt-trois heures, et ce, même dans les zones rurales. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES. – Mme Sandrine Rousseau applaudit également.*) Ne dites pas que c'est impossible : assumez plutôt de ne pas en être capables ! (*Mêmes mouvements.*)

D'autres mobilités sont possibles ! La France insoumise-NUPES...

**M. Frank Giletti.** La NUPES n'existe plus !

**M. Sylvain Carrière.** ...est favorable au redéploiement massif des services publics des mobilités collectives, ferroviaires et routières. Permettre aux Français de se déplacer librement et garantir le droit à la mobilité, ce n'est pas jeter de l'argent par les fenêtres ! Les Français n'ont pas besoin d'un chauffeur personnel, mais de la continuité des services publics. Investir dans les mobilités durables, ce n'est pas non plus jeter de l'argent par les fenêtres : elles sont un bien commun nécessaire à l'heure du changement climatique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES et sur quelques bancs des groupes SOC, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Emmanuel Maquet.

**M. Emmanuel Maquet.** Enfin une proposition de loi des Écologistes qui parle d'écologie populaire !

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Heureusement qu'on ne vous a pas attendus !

**M. Emmanuel Maquet.** La dépendance à la voiture et le manque de solutions pour se déplacer en milieu rural ont un impact majeur sur la capacité de nos concitoyens à trouver du travail, à accéder aux soins et aux actes de la vie quotidienne, créant un sentiment d'isolement et de relégation. En tant que députés, nous connaissons ces 13 millions de Français qui ont du mal à se déplacer chaque jour ; parmi eux, 4 millions ne disposent d'aucun moyen de transport. Un quart des demandeurs d'emploi ont déjà refusé une offre faute de pouvoir se rendre sur le lieu de travail. À quoi bon multiplier les réformes de l'assurance chômage si les chômeurs n'ont pas de voiture pour aller travailler ?

Ce gâchis est d'autant plus navrant que chaque année, des milliers de véhicules sont mis à la casse au nom de la lutte contre le réchauffement climatique et du renouvellement des flottes, alors qu'ils pourraient très bien continuer à rouler. L'idée du sénateur Joël Labbé, consistant à allonger la durée de vie des véhicules les plus propres issus de la prime à la conversion, pour les réutiliser au service des ménages modestes, est une proposition de bon sens et une véritable avancée sociale. La seule offre disponible pour les publics en grande précarité, issue essentiellement de la centaine de garages solidaires existant un peu partout en France, est souvent composée de vieilles voitures, peu vertueuses sur le plan environnemental. Les remplacer par des véhicules aux motorisations plus récentes ne constituerait en aucun cas un recul pour la planète – comme a semblé un temps le dire le Gouvernement, et comme le répètent à longueur d'amendements antibagnole les élus de la NUPES –, mais serait au contraire un atout pour le climat et un moyen d'émancipation sociale. Nous sommes heureux que cette évidence s'impose enfin à tous !

Parmi les véhicules issus de la prime à la conversion, 59 % sont classés Crit'Air 3, ce qui prouve bien que cette aide sert d'abord à remplacer des voitures peu polluantes. La proposition de loi prévoit que ces véhicules seront remis aux collectivités, qui pourront créer des services de location ou les confier à des garages solidaires. Soucieux d'aboutir à un vote conforme dès ce soir, le groupe Les Républicains a choisi de ne pas déposer à nouveau les amendements qu'il avait présentés en commission, même s'ils avaient soulevé des questions légitimes.

**M. Damien Adam.** C'est vrai !

**M. Emmanuel Maquet.** Parmi ces questions figurait tout d'abord la complexité du dispositif. Pour des raisons de responsabilité et de traçabilité, les véhicules devront obligatoirement être remis aux autorités organisatrices de la

mobilité, ce qui créera un risque de contourner la future loi. Une remise directe aux garages solidaires, qui auraient très bien pu assurer le suivi des véhicules jusqu'à leur destruction en centres de traitement de véhicules hors d'usage, était préférable. De même, nous regrettons les procédures multiples prévues pour activer le dispositif, de la convention entre les AOM, les garages solidaires, les casses automobiles et les départements à la mise à jour du plan de mobilité et du plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

Nous nous interrogeons ensuite sur le modèle économique, car aucun mécanisme financier n'a été pensé pour couvrir les coûts qu'auront à assumer les différents protagonistes. En tant que conseiller régional des Hauts-de-France, vous me permettrez d'être dubitatif quant au financement de cette nouvelle compétence qui risque d'échoir à l'échelon local.

Par ailleurs, les casses automobiles seront privées d'un gisement de véhicules, important pour leur activité. La création de certificats d'économie d'énergie ou la prise en charge du financement dans le cadre de la responsabilité élargie des producteurs (REP) aurait sans doute été bénéfique.

Enfin, un toilettage rédactionnel aurait été utile pour supprimer un avis que l'Agence de la transition écologique (Ademe) ne sera pas en mesure de donner ; pour remplacer l'inspection préalable des véhicules par un renvoi au contrôle technique ; et pour retirer la référence à l'agrément des centres VHU, qui n'existeront plus en 2025. C'est pourquoi nous vous prenons au mot, madame la rapporteure, lorsque vous dites que des améliorations pourront être apportées dans le cadre d'une prochaine proposition de loi.

En tout état de cause, ce texte bienvenu ne devra pas servir d'alibi au Gouvernement pour ne pas aller plus loin en matière de mobilité solidaire. On ne saurait rendre leur dignité aux plus précaires ni leur faciliter l'accès au travail par la simple mise à disposition de véhicules destinés à la casse. Même si ses intentions sont bonnes, ce texte reste un outil, parmi d'autres, au service d'un accompagnement social et d'une aide à la mobilité plus ambitieux et de long terme. Nous invitons l'exécutif à se saisir rapidement de nos combats prioritaires, qu'il s'agisse d'assouplir l'accès aux ZFE pour les habitants des zones rurales, de réduire les taxes sur le carburant, de diminuer le coût du permis de conduire et du contrôle technique ou de reprendre en main les petites lignes ferroviaires. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

**Mme la présidente.** La discussion générale est close.

Je vous rappelle que nous sommes dans une semaine de l'Assemblée : la séance devra donc être levée à minuit.

#### DISCUSSION DES ARTICLES

**Mme la présidente.** J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, les articles de la proposition de loi.

#### Article 1<sup>er</sup>

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

**M. Bruno Millienne.** Je vous remercie de défendre ce texte dans l'hémicycle, madame la rapporteure – je travaille sur ce sujet depuis plus de deux ans. J'ai déposé des amendements...

**Mme Catherine Couturier.** Retirez-les !

**M. Bruno Millienne.** ...et je les maintiendrai, car, chers collègues écologistes et de gauche, qui peut le plus, peut le moins. En limitant le dispositif aux véhicules classés Crit'Air 3 non transformés, à destination des Français des deux premiers déciles de l'échelle des revenus, les plus précaires, vous commettez une faute écologique majeure. Vous nous accusez tous les jours d'inaction climatique, mais vous-mêmes n'êtes pas allés au bout de votre démarche.

**Mme Christine Arrighi.** Dans ce cas, il fallait déposer des amendements !

**M. Bruno Millienne.** J'ai déposé des amendements, madame Arrighi, je vous invite à les lire. Il est possible, avec la même efficacité et pour un coût similaire, de mettre à la disposition des Français des deux déciles les plus précaires des véhicules rétrofités, moins polluants, leur permettant de participer à la décarbonation des transports.

Les garages solidaires sont très utiles, mais la plupart se situent dans les métropoles et leurs périphéries ; il n'y en a pas dans les zones rurales. C'est pourquoi certains de nos amendements visent à élargir le dispositif aux structures de l'économie sociale et solidaire.

Nous devons fournir des solutions aux Français habitant en dehors des métropoles – certaines interdiront très prochainement leur accès aux véhicules classés Crit'Air 3, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour Lyon et Paris. Permettez-moi de rappeler qu'il y a deux ans, certains élus, sur vos bancs, voulaient interdire la circulation dans certaines ZFE aux véhicules classés Crit'Air 3, ceux-là mêmes que vous souhaitez remettre en circulation sans transformation. Cherchez l'erreur !

Chacun doit pouvoir accéder aux ZFE, car c'est dans les métropoles qu'on a le plus de chance de trouver un emploi. Je vous invite donc à étudier mes amendements avec attention.

**Mme la présidente.** Je suis saisie de demandes de scrutin public : sur les amendements n<sup>os</sup> 8, 9, 10 et 11, par le groupe Démocrate (MODEM et indépendants) ; sur l'ensemble de la proposition de loi, par le groupe Renaissance.

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

La parole est à M. Matthias Tavel.

**M. Matthias Tavel.** En tant que député de la circonscription de Saint-Nazaire, je salue l'examen de cette proposition de loi : elle est l'aboutissement d'une initiative citoyenne née dans le garage solidaire de la ville – le président de ce garage associatif, avec qui la rapporteure et moi-même avons échangé la semaine dernière, assiste d'ailleurs à la séance depuis les tribunes. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES, SOC, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.)*

Saluer l'action des garages solidaires, c'est reconnaître que la mécanique qu'ils pratiquent est d'abord humaine – tel est bien l'objectif de la proposition de loi. Au-delà de l'aide à la mobilité, il s'agit de dispenser un accompagnement humain qui touche à d'autres enjeux ; on répare alors non des voitures, mais des êtres humains que notre société a trop souvent abîmés. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

Nous devons défendre le droit à la mobilité – un droit fondamental –, car il permet d'accéder à l'emploi, et pas seulement dans les métropoles. Saint-Nazaire n'est d'ailleurs pas une métropole, mais un territoire où le travail en horaires décalés ou à temps partiel impose l'usage de la voiture individuelle, comme moyen de transport, voire comme outil de travail. La semaine dernière, nous avons justement rencontré une femme, artisan, qui avait besoin d'un véhicule pour livrer sa production à ses clients, mais également pour jouir de sa liberté, assurer sa dignité, avoir une vie sociale, voir ses proches et conduire ses enfants à diverses activités – elle en a le droit. Pas moins de 70 % des bénéficiaires du garage solidaire de Saint-Nazaire sont des femmes, ce qui interroge quant à l'égalité d'accès à la mobilité; j'y vois une raison supplémentaire de soutenir cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Certes, le texte ne réglera pas tous les problèmes. Des réformes bien plus ambitieuses s'imposent pour développer les mobilités solidaires et durables et pour défendre le service public des transports en commun, notamment le train. Chacun doit pouvoir se déplacer à un prix raisonnable; malheureusement, le prix du carburant et des véhicules reste exorbitant. En votant ce texte, si possible dans une version conforme à celle adoptée par le Sénat, nous franchirons une étape cruciale, celle du premier kilomètre qui mène à la liberté, à l'égalité et à la fraternité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 8.

**M. Bruno Millienne.** Il vise à étendre la liste des entités juridiques pouvant passer une convention avec les AOM dans le cadre du dispositif. Je suis conscient que la plupart des véhicules seront traités par les garages solidaires – et tant mieux –, mais il ne me semble pas opportun de limiter le conventionnement aux associations reconnues d'utilité publique ou d'intérêt général, aux concessionnaires automobiles et, le cas échéant, aux centres de traitement de véhicules hors d'usage agréés et aux départements volontaires. D'autres acteurs directement concernés pourraient s'y joindre, comme les entreprises de l'économie sociale et solidaire – il y a de la place pour tout le monde. Cela permettrait d'élargir le dispositif et de l'étendre davantage sur le territoire.

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

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Cet amendement, que vous défendez dans une version différente de celle que vous avez soumise à la commission, aurait pour effet d'atténuer le caractère social des mesures proposées et d'affaiblir le soutien apporté aux garages solidaires. Or le législateur souhaite placer ces derniers au cœur du dispositif, car ils disposent de compétences reconnues non seulement en matière de location et d'entretien du parc de véhicules, mais encore d'accompagnement social.

Il est essentiel, comme le prévoit le texte, de développer des services de mobilités solidaires « à destination des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale »; or votre amendement vise à supprimer cette dernière mention, ce qui nous paraît regrettable.

Vous souhaitez par ailleurs étendre la liste des entités juridiques pouvant passer une convention avec les AOM, mais les ajouts que vous suggérez ne sont pas nécessaires et vont à l'encontre de l'esprit de la proposition de loi. Afin de respecter la liberté d'administration des collectivités locales, la liste des entités avec lesquelles les AOM peuvent contracter,

telle qu'elle figure dans le texte, n'est ni exhaustive ni limitative. Si les besoins le justifient, les AOM pourront donc passer des conventions avec des coopératives ou des entreprises de l'économie sociale et solidaire locales.

Laissons donc aux autorités organisatrices de la mobilité la liberté de contracter, sur le terrain, avec les partenaires de leur choix. Envoyons un signal fort aux garages solidaires, en les maintenant au cœur du dispositif. Avis très défavorable.

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

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué.** Dès lors que les structures visées œuvrent au développement des mobilités solidaires, le Gouvernement est favorable à l'amendement.

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

**M. Bruno Millienne.** L'amendement vise à substituer les mots « dans le cadre du conventionnement tel que prévu au II » à la mention que vous avez citée. Je n'y vois aucun problème.

Par ailleurs, il n'enlève rien aux garages solidaires, bien au contraire: ils continueront de réparer les véhicules, même si des entreprises de l'économie sociale et solidaire rejoignent le dispositif. Notre proposition vise simplement à étendre ce dernier, pour en faire bénéficier notamment les habitants des zones rurales, que la proposition de loi semble avoir oubliés.

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Pas du tout! On ne risque pas d'oublier les zones rurales!

**M. Léo Walter.** Quel mépris!

**M. Bruno Millienne.** Enfin, je remercie M. le ministre pour son soutien.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin:

Nombre de votants .....	64
Nombre de suffrages exprimés .....	64
Majorité absolue .....	33
Pour l'adoption .....	23
contre .....	41

(*L'amendement n° 8 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** Les amendements n°s 4 et 7 de M. Pierre Meurin sont défendus.

(*Les amendements n°s 4 et 7, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 9.

**M. Bruno Millienne.** Je souhaite prendre le temps d'expliquer les trois objectifs qu'il vise.

**Mme Sandra Regol.** Vous n'aurez pas plus de deux minutes, comme tout le monde!

**M. Bruno Millienne.** Premièrement, il s'agit d'instaurer un rétrofit obligatoire des véhicules récupérés, avant leur mise en location. Nous conjuguerons ainsi l'objectif social de la

proposition de loi – que nous partageons – avec un objectif environnemental que vous avez oublié. Mesdames et messieurs les écologistes, vous qui êtes si prompts à taxer le Gouvernement d'inaction climatique, votre texte ne prévoit rien moins que de remettre sur les routes des véhicules polluants, les mêmes que vous ne vouliez plus voir il y a deux ans !

**Mme Sandra Regol.** Vous êtes décidément pour l'obstruction jusqu'à minuit !

**M. Bruno Millienne.** Deuxièmement, il s'agit d'ouvrir le dispositif aux véhicules classés Crit'Air 3 roulant au diesel, sachant qu'ils subiront obligatoirement un rétrofit avant leur remise en circulation.

Troisièmement, dans un objectif à la fois social et environnemental, il s'agit d'ouvrir le dispositif aux véhicules équipés d'un boîtier de conversion E85. Ce rétrofit est peu onéreux et permet d'utiliser un carburant peu cher ; il est même moitié moins cher que celui que consomment les véhicules que vous remettez sur le circuit, à 2 euros le litre. À ce prix, je doute que les ménages des deux premiers déciles puissent se payer un plein !

Le boîtier E85 permet de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, de particules fines et d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). Certes, une interrogation persiste quant aux émissions d'hydrocarbures, mais cela tient essentiellement à un problème de mesure ; quoi qu'il en soit, elles restent bien en deçà des normes réglementaires – nous y reviendrons à l'occasion d'un prochain amendement. Il serait dommage de ne pas encourager ce rétrofit peu onéreux – 1 000 euros en moyenne –, qui permet aux ménages les plus pauvres d'utiliser un carburant moitié moins cher.

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

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Je suis totalement opposée à cet amendement, dont l'adoption viderait la proposition de loi de sa substance. La filière du rétrofit n'est pas suffisamment mature...

**M. Bruno Millienne et Mme Delphine Lingemann.** C'est faux !

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** ...pour en faire dépendre un service de mobilité solidaire dans l'ensemble du territoire. Selon l'association Acteurs de l'industrie du rétrofit électrique, seuls 1 000 à 2 000 véhicules ont bénéficié de ce type de conversion en 2023. L'installation de kits superéthanol, plus répandus, marque quant à elle le pas : seuls 30 000 boîtiers ont été posés en 2023, et 6,5 % des véhicules essence en sont équipés. Le nombre de véhicules sur lequel vous proposez de faire reposer le dispositif est donc déjà faible ; et parmi eux, combien seront envoyés à la casse ? Un nombre encore plus négligeable ! Là se trouve en effet l'angle mort de votre réflexion : en donnant une nouvelle vie à un véhicule plutôt que de l'envoyer à la casse ou de s'en débarrasser, la logique du rétrofit s'oppose à celle de la prime à la conversion.

**M. Bruno Millienne.** Pas du tout !

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Faute de moyens, un garage solidaire ne procédera pas systématiquement au rétrofit des véhicules qu'il entend louer, qui plus est pour une faible durée. Enfin, les véhicules ayant déjà bénéficié d'un rétrofit sont quoi qu'il en soit admissibles dans le dispositif que nous proposons.

**M. Bruno Millienne.** Les véhicules hors d'usage ont rarement fait l'objet d'un rétrofit !

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

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué.** Le Gouvernement comprend votre souhait d'inclure au dispositif la transformation en véhicule hybride non rechargeable et l'installation du boîtier bioéthanol, pour fournir des solutions moins coûteuses aux Français. Toutefois, ces transformations ne changent pas le classement Crit'Air des véhicules et n'améliorent pas significativement leurs performances en matière d'émission de polluants de l'air.

L'amendement tend par ailleurs à supprimer l'éligibilité des véhicules classés Crit'Air 4 ou des véhicules plus anciens ayant fait l'objet d'une conversion électrique. Cette restriction n'est pas nécessaire, car le rétrofit électrique annule les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants à l'échappement. Le Gouvernement s'en remettra donc à la sagesse de l'Assemblée.

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

**M. André Chassaigne.** Il est pugnace !

**M. Bruno Millienne.** Madame la rapporteure, permettez-moi de m'inscrire en faux contre certains de vos propos. D'abord, il n'est ni coûteux ni compliqué d'installer un boîtier bioéthanol : je crois que je pourrais le faire moi-même, et je ne suis pas mécano !

**M. Matthias Tavel.** C'est Super Millienne !

**M. Bruno Millienne.** Monsieur le ministre, nous reparlerons des véhicules classés Crit'Air 3 et roulant au bioéthanol : vous savez aussi bien que vos services que la mesure des émissions totales d'hydrocarbures, dites THC, est faussée. C'est la conséquence d'un différend avec l'Allemagne datant de 2021. Si l'on retire les THC issus de l'éthanol, les THC finalement brûlés sont bien inférieurs à ceux des véhicules Crit'Air 3 roulant à l'essence. De nombreux chiffres le prouvent ; je vous les communiquerai tout à l'heure, si j'en ai le temps.

**Mme Sandra Regol.** La séance sera levée dans quatre minutes !

**M. Bruno Millienne.** Je regrette qu'on ne fasse pas bénéficier les Français les plus précaires de véhicules plus propres, pour ce qui est des GES. Je travaille sur le sujet depuis longtemps, faites-moi confiance, madame Pochon !

**Mme Catherine Couturier.** Certainement pas !

**M. Bruno Millienne.** Nous pourrions réduire sensiblement les émissions de GES, de NO<sub>x</sub> et de THC, sans compter que nous diviserions par deux le coût du carburant. J'attends toujours que vous m'expliquiez comment les ménages des deux premiers déciles peuvent faire le plein, autant que de besoin, avec un carburant à 2 euros le litre. Nous pourrions leur proposer des pleins à 1 euro le litre ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe Dem.*)

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

**M. Gérard Leseul.** Loin de moi l'idée d'allonger les débats, mais...

**M. Damien Adam.** Pourquoi êtes-vous resté alors ?

**M. Gérard Leseul.** ...pouvez-vous nous assurer, madame la présidente, que l'examen du texte sera bien achevé ce soir ?

**Mme la présidente.** Non. La séance prenant place pendant une semaine de l'Assemblée, je suis tenue de la lever à minuit. Je ferai donc voter cet amendement et le suivant, puis je lèverai la séance.

Je mets aux voix l'amendement n° 9.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	67
Nombre de suffrages exprimés .....	66
Majorité absolue .....	34
Pour l'adoption .....	23
contre .....	43

*(L'amendement n° 9 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 10. (« *Défendu !* » sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.)

**M. Bruno Millienne.** C'est en quelque sorte un amendement de repli par rapport au précédent : il s'agit uniquement de conditionner la remise en location à un retrofit électrique, hybride ou GPL. Ils sont déjà prévus dans le texte, sans pour autant être obligatoires – ce qui pourrait nous empêcher d'atteindre nos objectifs environnementaux. Remettre des véhicules classés Crit'Air 3 sur les routes pose également problème, quand on sait que les métropoles de Paris et Lyon limiteront la circulation dans leurs ZFE dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Les salariés précaires qui y travaillent seront confrontés à une incertitude supplémentaire, car ils ne pourront peut-être pas se rendre à leur poste avec une voiture de cette catégorie.

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

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Défavorable.

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

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué.** Favorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 10.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	66
Nombre de suffrages exprimés .....	65
Majorité absolue .....	33
Pour l'adoption .....	27
contre .....	38

*(L'amendement n° 10 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 11.

**M. Bruno Millienne.** Comme on m'a fait sortir par la porte – mes amendements ayant été rejetés –, j'entre par la fenêtre ! J'en profite pour vous expliquer la raison pour laquelle les critères s'appliquant au superéthanol E85

pourraient être revus. Le problème tient simplement à la mesure des THC : les molécules d'éthanol sont prises en compte alors que tel ne devrait pas être le cas.

Pour une voiture dont la puissance est inférieure ou égale à 7 chevaux, les THC s'élèvent à 116 milligrammes par kilomètre en utilisant de l'essence classique, tandis qu'en roulant avec de l'E85, elles passent à 173 milligrammes par kilomètre – dans les deux cas, elles sont inférieures à la limite de 200 milligrammes par kilomètre, fixée par la norme Euro 3. Mais après déduction des molécules d'éthanol comptées à tort dans les THC, les émissions réelles sont de 43 milligrammes par kilomètre en roulant avec de l'E85. C'est un gain non négligeable par rapport à une voiture qui roule au sans-plomb 95.

**M. André Chassaigne.** On termine !

**M. Bruno Millienne.** Pour une voiture dont la puissance est comprise entre 8 et 14 chevaux, les émissions de THC s'élèvent à 44 milligrammes par kilomètre en utilisant de l'E85, sans prise en considération des molécules d'éthanol.

Par ailleurs, l'E85 permet de faire baisser jusqu'à 90 % les émissions de particules qui n'étaient pas réglementées, s'agissant des véhicules soumis à la norme Euro 3 et aux normes antérieures. L'installation d'un boîtier E85 contribue véritablement à améliorer la qualité de l'air. J'ajoute que les émissions de gaz à effet de serre des véhicules roulant à l'E85 représentent la moitié de celles des voitures à essence. Les personnes les plus précaires pourraient donc utiliser d'anciens véhicules hors d'usage roulant avec un carburant à moins de 1 euro le litre. Je ne comprends pas que, sur les bancs de la gauche, qui souhaite une bifurcation écologique, vous refusiez tous ces amendements pour une simple question de délai : trois mois de plus, pour rendre les véhicules propres accessibles à tous, ce n'est pas cher payé !

### Rappel au règlement

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gérard Leseul, pour un rappel au règlement.

**M. Gérard Leseul.** En vertu de l'article 50, alinéa 5, du règlement, l'Assemblée peut décider de poursuivre les débats pour achever l'examen du texte. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes SOC, RE, LFI-NUPES, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.* – M. Jean-Louis Bricout applaudit également.) Sur le fondement de quel article ne pourrions-nous pas poursuivre nos travaux ?

**Mme la présidente.** Je l'ai déjà dit, à titre personnel, cela ne me dérange pas d'achever l'examen du texte. (*Exclamations sur les bancs des groupes LFI-NUPES, SOC et Écolo-NUPES.*) Néanmoins, la conférence des présidents a prévu que, durant la semaine de l'Assemblée, le temps consacré à l'examen des textes serait partagé entre l'ordre du jour proposé par le groupe Renaissance et l'ordre du jour transpartisan, ce qui implique le strict respect des horaires de séance prévus à l'article 50 du règlement. Je suis d'accord pour achever l'examen du texte, à condition que vous vous engagiez à renoncer aux explications de vote et que nous ne poursuivions pas nos travaux jusqu'à une heure. (*Assentiment.*)

**M. Christophe Bentz.** Excellente présidente !

**M. Damien Adam.** Alors, allons-y !

**Article 1<sup>er</sup>**  
**(suite)**

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 11 ?

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Nous souhaitons une loi qui nous permette d'agir dès maintenant.

**M. Bruno Millienne.** Trois mois de délai ! C'est honteux !

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** L'emploi de véhicules rétrofités en hybrides non rechargeables dans le dispositif semble être une perspective très lointaine. En effet, l'entreprise française la plus avancée en la matière – Green Corp Konnection – proposera son premier kit de conversion en hybrides rechargeables au cours de l'année 2024. La conversion des véhicules thermiques en véhicules hybrides non rechargeables n'est donc pas d'actualité, encore moins à grande échelle.

**Mme Delphine Lingemann.** Ce n'est pas vrai, cela se fait chez moi !

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** S'agissant de la conversion au superéthanol E85, l'impact environnemental des biocarburants fait l'objet de débats. Dans un rapport de 2021, intitulé « La politique de développement des biocarburants », la Cour des comptes dressait « un bilan environnemental négatif et un bilan climatique décevant », et soulignait les « multiples atteintes à la biodiversité, à la qualité de l'eau, de l'air et des sols » liées à une production consommatrice de terres agricoles.

En outre, le nombre de véhicules rendus disponibles grâce à cet amendement serait insuffisant. Tous les véhicules ne sont pas compatibles à la conversion au carburant E85 et plus de 60 % des stations-services ne proposent pas de bioéthanol.

**M. Bruno Millienne.** C'est faux !

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** C'est pourquoi je suis défavorable à cet amendement.

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

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué.** Le Gouvernement comprend votre souhait d'élargir le dispositif aux véhicules rétrofités en hybrides non rechargeables et aux véhicules sur lesquels a été installé un boîtier éthanol. Toutefois, je maintiens que ces transformations n'amélioreraient pas significativement leurs performances en matière d'émission de polluants. Demandé de retrait.

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

**M. Bruno Millienne.** J'ai utilisé tous les arguments possibles pour éviter qu'on ne me reproche une inaction climatique, mais sans succès. Du reste, je regrette que mes collègues du groupe Renaissance continuent à opter pour l'inaction climatique en votant contre mes amendements. Il s'agissait de repousser de trois mois l'application du texte, le temps que ce point soit retravaillé au Sénat. (*Mme Caroline Abadie s'exclame.*) Un report de trois mois, pour permettre aux personnes les plus précaires de rouler dans des véhicules plus propres, cela ne me semblait pas cher payé !

**Mme Sandra Regol.** Vous êtes tout seul !

**M. Bruno Millienne.** Cela relève du dogme : vous avez une conception de l'écologie à géométrie variable ! Les textes que vous proposez seraient forcément vertueux, tandis que nos amendements seraient forcément mauvais. Je suis fier de dire aux personnes précaires que je me suis battu pour qu'elles roulent dans des véhicules propres ; vous ne pouvez en dire autant !

**Mme Sandra Regol.** Ça va, le populisme ?

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 11.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	66
Nombre de suffrages exprimés .....	64
Majorité absolue .....	33
Pour l'adoption .....	23
contre .....	41

(*L'amendement n° 11 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Emmanuel Blairy, pour soutenir l'amendement n° 3.

**M. Emmanuel Blairy.** Nous discutons des véhicules éligibles dans le cadre des services de mobilité solidaire. Autoriser leur circulation dans les ZFE-m, l'inscrire dans le dur, dans la loi, ne mange pas de pain. Pour les habitants des territoires ruraux, qui sont les plus précaires, à quoi servira cette proposition de loi ? Leur espérance de vie est inférieure de deux ans et demi à celle des habitants des zones urbaines, car ils sont éloignés des centres de décision, des services publics et des centres de santé. Devront-ils se contenter de faire le tour du village avec leur véhicule dit solidaire, alors qu'aucun médecin n'y exerce plus ?

Pour une fois, oubliez les clivages politiques ! Les députés du groupe LFI-NUPEs ont la possibilité de se rattraper ce soir. L'un d'entre vous a pointé du doigt les ZFE, alors même que vous n'avez pas voté la proposition de loi du Rassemblement national visant à supprimer les zones à faibles émissions mobilité. Ce soir, nous avons l'occasion de nous rattraper, en gravant dans le dur la possibilité pour les personnes les plus précaires, les habitants des territoires ruraux, de circuler dans les ZFE. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

**M. René Pilato.** On n'a pas à se rattraper ! On reste cohérents !

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

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Le cadre réglementaire applicable aux ZFE prévoit déjà que les véhicules faisant l'objet d'une exemption nationale peuvent y circuler. Les collectivités locales ont également la possibilité de prévoir des dérogations locales. À Lyon, par exemple, il existe une carte mobilité inclusion qui permet aux publics précaires de circuler dans la ZFE. En application du principe de subsidiarité, cet amendement est déjà satisfait. J'y suis donc défavorable.

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

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué.** Même avis que la rapporteure.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Emmanuel Blairy.

**M. Emmanuel Blairy.** Nous ne souhaitons pas, bien entendu, affaiblir l'autorité ni réduire les compétences des élus locaux ; au quotidien, nous nous battons pour les préserver. Mais, en l'espèce, il s'agit d'égalité. La proposition de loi évoque les territoires. Or il faut en mentionner un seul : le territoire national.

Il suffirait de dépasser les clivages. Au bout du compte, nous voterons ce texte – nous l'avons dit en commission –, comme nous en avons voté d'autres, examinés dans d'autres commissions. Soyez constructifs ce soir, votez cet amendement.

*(L'amendement n° 3 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Emmanuel Blairy, pour soutenir l'amendement n° 6.

**M. Emmanuel Blairy.** À l'alinéa 10, je ne comprends pas pourquoi « le véhicule est retiré de la circulation, à des fins de destruction, dans des conditions définies par le décret mentionné au V ». C'est le contrôle technique qui entraîne le retrait de la circulation ou la destruction du véhicule.

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué.** Non, ça n'a rien à voir !

**M. Emmanuel Blairy.** Lorsqu'une personne laisse son véhicule chez elle, il devient un déchet dont il faut se débarrasser.

Les premiers véhicules à être concernés par la démarche de durabilité datent de 1997. Or, à compter de 2024, les véhicules datant de 2000 peuvent être considérés comme des véhicules de collection. Nous pourrions pousser la démarche de durabilité encore plus loin. Nous devons donc voter l'amendement de bon sens de mon collègue Pierre Meurin.

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

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** J'émet un avis défavorable sur cet amendement, qui vise à revenir sur un élément clé du dispositif : la période d'utilisation limitée du véhicule destiné à être mis au rebut dans le cadre de la prime à la conversion. *(M. Bruno Millienne s'exclame.)* Le retrait de la circulation doit être indépendant de l'éventuel caractère favorable du contrôle technique. La limitation de l'impact environnemental du dispositif repose, entre autres, sur le fait que le retrait de la circulation des véhicules destinés à la casse est seulement reporté de quelques années. Les personnes physiques et morales qui se débarrassent d'un véhicule pourront bénéficier de la prime à la conversion, dont le versement sera seulement reporté.

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

**M. Patrice Vergriete, ministre délégué.** Même avis que la rapporteure.

*(L'amendement n° 6 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 5 de M. Pierre Meurin est défendu.

*(L'amendement n° 5, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)*

### Article 1<sup>er</sup> bis

*(L'article 1<sup>er</sup> bis est adopté.)*

### Article 2

*(L'article 2 est adopté.)*

#### VOTE SUR L'ENSEMBLE

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	65
Nombre de suffrages exprimés .....	65
Majorité absolue .....	33
Pour l'adoption .....	65
contre .....	0

*(La proposition de loi est adoptée.) (Applaudissements sur les bancs des groupes RE, LFI-NUPES, SOC, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.)*

**M. Bruno Millienne.** Il n'y a vraiment pas de quoi être fiers !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Marie Pochon, rapporteure.** Je remercie sincèrement les parlementaires qui ont participé à ces discussions et qui ont voté le texte. Je remercie surtout toutes celles et tous ceux qui me regardent aujourd'hui. Nous sommes très fiers d'avoir accompli ce travail pour vous. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Écolo-NUPES.)*

3

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**Mme la présidente.** Prochaine séance, aujourd'hui, à neuf heures :

Discussion de la proposition de résolution relative à la reconnaissance et la condamnation du massacre des Algériens du 17 octobre 1961 à Paris ;

Discussion de la proposition de loi visant à reconnaître et à sanctionner la discrimination capillaire.

La séance est levée.

*(La séance est levée, le jeudi 28 mars 2024, à zéro heure quinze.)*

*Le directeur des comptes rendus*

Serge Ezdra