

MARDI 22 JUIN 2021

Lutte contre le dérèglement climatique
(Procédure accélérée - Suite)

SOMMAIRE

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE (<i>Procédure accélérée - Suite</i>)	1
<i>Demande de priorité</i>	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 26 (<i>Suite</i>)	1
ARTICLE 26 <i>BIS</i>	3
ARTICLE 26 <i>TER</i>	5
ARTICLE 26 <i>QUATER</i>	6
ARTICLE 26 <i>QUINQUIES</i>	7
ARTICLE 26 <i>SEXIES</i>	7
ARTICLE 26 <i>SEPTIES</i>	8
ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 26 <i>septies</i>	9
ARTICLE 26 <i>OCTIES</i> (<i>Supprimé</i>)	10
ARTICLE 26 <i>NONIES</i>	10
ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 26 <i>nonies</i>	11
ARTICLE 27	11
M. Philippe Tabarot, rapporteur	11
M. Olivier Jacquin	12
M. Jean-Pierre Moga	12
Mme Patricia Schillinger	12
M. Christian Klinger	12
M. Jacques Fernique	12
Mme Elsa Schalck	12
Mme Christine Lavarde	13
M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué	13
ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 27	19
ARTICLE 27 <i>BIS AA</i>	22
ARTICLE 27 <i>BIS A</i>	23
Article 27 <i>BIS B</i>	24
ARTICLE 27 <i>BIS C</i>	24
ARTICLE 28 <i>BIS</i>	24
ARTICLE 29	24
M. Marc Laménie	24
ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 29	26
ARTICLE 29 <i>BIS A</i>	30
M. Marc Laménie	30
M. Didier Rambaud	30
ARTICLE 29 <i>BIS B</i>	32
ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 29 <i>bis B</i>	32
ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 29 <i>bis</i> (<i>Supprimé</i>)	34

CHAPITRE II : Améliorer le transport routier de marchandises et réduire ses émissions	36
ARTICLE 30	36
M. Philippe Tabarot, rapporteur	36
M. Stéphane Demilly	36
M. Olivier Jacquin	36
M. Marc Laménié	36
Mme Angèle Prévile	37
ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 30	41
SECTION 1 <i>BIS</i> : Développer le ferroviaire et le fluvial	42
ARTICLE 30 <i>BIS</i>	42
ARTICLE 30 <i>TER</i>	43
M. Olivier Jacquin	43
TITRE V : Se nourrir (<i>Appelé en priorité</i>)	46
ARTICLE 59	46
Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques	46
Mme Patricia Schillinger	46
M. Jean-Claude Tissot	46
ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 59	55
ARTICLE 59 <i>BIS A</i>	56
ARTICLE 59 <i>TER</i> (<i>Supprimé</i>)	56
ARTICLE 59 <i>QUATER</i>	57
ARTICLE 60	58
Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis	58
M. Jean-Claude Tissot	58
ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 60	66
ARTICLE 60 <i>BIS</i>	68
ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 60 <i>bis</i>	70
ARTICLE 60 <i>TER</i>	70
ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 60 <i>ter</i>	71
ARTICLE 60 <i>QUATER</i>	74
Ordre du jour du mercredi 23 juin 2021	75

SÉANCE du mardi 22 juin 2021

112^e séance de la session ordinaire 2020-2021

PRÉSIDENCE DE MME PASCALE GRUNY,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
M. PIERRE CUYPERS, M. JOËL GUERRIAU.

La séance est ouverte à 14 h 30.

Le procès-verbal de la précédente séance est adopté.

Lutte contre le dérèglement climatique (Procédure accélérée - Suite)

Mme le président. – L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Demande de priorité

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports. – En accord avec la commission, le Gouvernement demande l'examen par priorité des articles du titre V, ce soir à la reprise.

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

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Favorable. Il reste 1 031 amendements à examiner, merci, mes chers collègues, de veiller à la concision de vos propos.

Mme le président. – Il en est ainsi décidé.

Discussion des articles (Suite)

ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 26 (Suite)

Mme le président. – Amendement n°1112, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le second alinéa de l'article L. 1272-4 du code des transports est complété par deux phrases ainsi rédigées :
« D'ici à 2024, le nombre d'équipements représente au minimum 6 % du trafic quotidien exprimé en nombre de passagers des gares ferroviaires et routières, des gares d'intérêt national, et des pôles d'échanges multimodaux. La présente obligation ne s'applique plus au-delà de 5 000 unités d'équipement. »

M. Jacques Fernique. – Le report modal vers le vélo permettrait d'économiser 1,4 million de tonnes de CO₂. Il nécessite des stationnements sécurisés - le vol limite considérablement l'usage du vélo - à proximité des gares ferroviaires et routières, d'ici à 2024, représentant *a minima* 6 % du trafic quotidien des gares. Rattrapons notre retard sur la Suisse, l'Allemagne et l'Europe du Nord, qui disposent de capacités de stationnement bien supérieures.

M. Philippe Tabarot, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Le texte comporte déjà plusieurs mesures en faveur du développement du vélo et la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) fixe des objectifs de stationnements sécurisés pour les vélos dans les gares et les pôles d'échange multimodaux au 1^{er} janvier 2024. Le seuil de 6 % nous semble trop élevé : laissons la main aux territoires. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Le Gouvernement s'est saisi de cet enjeu : le décret du 8 juin dernier prévoit l'installation de stationnements sécurisés au 1^{er} janvier 2024 dans les mille gares les plus fréquentées. La LOM invite les collectivités territoriales à cette réflexion pour atteindre un objectif de cent mille places de stationnement à cette échéance. Retrait, car l'amendement est satisfait.

L'amendement n°1112 est retiré.

Mme le président. – Amendement n°2157 rectifié, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le quatrième alinéa de l'article 20-1 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'établissement public Société du Grand Paris peut également participer au financement des études de pôles d'échanges et, dans la limite de 300 mètres autour des gares, de la réalisation des équipements d'intermodalité et opérations d'aménagement des voiries et réseaux divers de ces pôles, concourant à la desserte des gares réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage. »

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Il s'agit de permettre à la Société du Grand Paris de participer au financement des projets d'intermodalité portés par les collectivités territoriales, dans la limite de 300 mètres autour des gares du Grand Paris Express. Cela permettra d'encourager l'usage du

méto, préférable à celui de la voiture en termes d'émission de CO₂.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – L'idée est pertinente au regard de nos objectifs de décarbonation : avis favorable.

L'amendement n°2157 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

Mme le président. – Amendement n°1113, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation est complétée par une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section ...

« Droit d'équiper un immeuble disposant de parties communes d'infrastructures permettant le stationnement des vélos

« Art. L. 111-6-.... – Le copropriétaire d'un immeuble doté de parties communes d'une superficie suffisante ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'installation d'infrastructures permettant le stationnement des vélos dans ces parties communes, à la demande d'un copropriétaire ou d'un locataire et aux frais de ces derniers. Les places de stationnement pour vélos ainsi aménagées sont limitées au nombre de propriétaires ou locataires qui en font la demande. Elles sont retirées par le copropriétaire concerné à défaut d'usage par lui-même ou son locataire pendant plus d'un an.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

M. Jacques Fernique. – Environ 400 000 vols de vélo sont déplorés chaque année : c'est un frein à l'utilisation de la bicyclette, d'autant qu'un quart des victimes de vol ne rachètent pas de vélo.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Grenelle II, et de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et à la croissance vertes imposent des stationnements sécurisés dans les bâtiments neufs, mais il faut aller plus loin s'agissant du bâti existant. Tout propriétaire ou locataire doit pouvoir installer à ses frais, quand la superficie des parties communes le permet, un stationnement pour vélo.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Après le droit de disposer d'une prise pour la recharge de véhicule, cette disposition crée un droit de stationnement pour vélo dans les copropriétés. L'idée semble intéressante, mais nous ne disposons d'aucune estimation de son coût. Je demande l'avis du Gouvernement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous poursuivons le même objectif. La LOM autorise

les copropriétaires à décider de tels stationnements à la majorité simple : c'est un bon équilibre. Retrait ou avis défavorable.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Même avis.

L'amendement n°1113 n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1114, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est complété par un alinéa rédigé :

« (...) La décision d'installer des infrastructures dédiées au stationnement sécurisé des cycles. »

M. Jacques Fernique. – Cette proposition, complémentaire de la précédente, assouplit les règles de vote en autorisant la majorité des présents ou des représentés à statuer pour l'installation d'infrastructures de stationnement pour vélo dans les copropriétés.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – L'objet est intéressant, mais nous manquons à nouveau d'évaluation : avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Un tel assouplissement contreviendrait au droit de propriété. La passerelle de la majorité absolue à la majorité simple sur décision d'un nombre minimal d'adhérents de la copropriété me semble préférable : retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°1114 est retiré.

Mme le président. – Amendement n°1721, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé

Dans un délai de huit mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur son action en faveur du développement des véhicules intermédiaires, entre le vélo classique et la voiture, dont le poids est inférieur à 500 kilogrammes.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Les vélomobiles et les cargocycles représentent de nouvelles solutions techniques de mobilité active.

Notre amendement demande un rapport au Gouvernement sur son action en faveur du développement de ces véhicules intermédiaires.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Un rapport ne semble pas utile. Ces véhicules se popularisent rapidement et leur développement est en bonne voie : avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – De nouveaux véhicules légers apparaissent effectivement grâce aux innovations technologiques. La Commission européenne s’y intéresse : elle a demandé une étude au *Transport Research Laboratory* sur ce thème. À l’échelle nationale, nous avons mis en place un groupe de travail pour accompagner des projets. Retrait ou avis défavorable.

L’amendement n°1721 est retiré.

ARTICLE 26 BIS

Mme le président. – Amendement n°2161, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 5, au début

Ajouter les mots :

À condition de justifier de la demande par le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires d’au moins un devis pour l’installation d’une infrastructure collective de recharge auprès d’un opérateur mentionné au premier alinéa de l’article L353-13,

II. – Après l’alinéa 6

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« L’utilisateur mentionné au troisième alinéa du présent article peut être un opérateur d’infrastructures de recharge mentionné à l’article L. 353-13.

« Le point de livraison alimenté par un branchement individuel peut desservir plusieurs emplacements de stationnement.

III. – Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots et une phrase ainsi rédigée :

, les délais d’installation ainsi que les éventuels travaux complémentaires non pris en charge par le gestionnaire de réseau. Elle indique les conditions matérielles et financières des raccordements individuels.

IV. – Alinéa 9

Supprimer cet alinéa.

V. – Alinéa 10

Supprimer les mots :

les critères d’éligibilité,

VI. – Après l’alinéa 20

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Après l’article L. 342-3 du code de l’énergie, il est inséré un article L. 342-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 342-3-1. – À l’exception des cas où il est nécessaire d’entreprendre des travaux d’extension ou de renforcement du réseau de distribution d’électricité, ou des travaux de génie civil importants, le délai d’installation d’une infrastructure collective relevant du réseau public d’électricité permettant l’installation ultérieure de points de recharge pour véhicules

électriques ou hybrides rechargeables mentionnée à l’article L. 353-12 ne peut excéder six mois à compter de l’acceptation, par le demandeur, de la convention de raccordement.

« Un décret fixe les conditions dans lesquelles, en raison de contraintes techniques, notamment de travaux de génie civil, ou administratives particulières, il peut être dérogé au délai de raccordement mentionné au premier alinéa du présent article.

« Le non-respect du délai le plus court entre celui mentionné au même premier alinéa et celui précisé dans la convention de raccordement peut donner lieu au versement d’indemnités selon un barème fixé par décret. »

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Amendement de précision s’agissant des infrastructures de recharge dans les immeubles collectifs.

Mme le président. – Amendement n°990 rectifié *bis*, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa, Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas et Garriaud-Maylam et M. Brisson.

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots et une phrase ainsi rédigée :

ainsi que de l’ensemble des coûts afférents au raccordement. Il revient au syndic de présenter une estimation des coûts liés à l’installation et à l’utilisation de la borne de recharge par l’utilisateur pour l’utilisation de la solution visée au premier alinéa de l’article L. 353-12.

M. Bruno Rojouan. – La transparence des coûts est indispensable pour le propriétaire comme pour l’usager des infrastructures de recharge de véhicules électriques.

Cet article exige que chaque opérateur les détaille dans sa convention. Notre amendement élargit cette obligation aux gestionnaires de réseau et précise que sont concernés les coûts de raccordement, d’installation et d’utilisation de la borne de recharge.

Mme le président. – Amendement n°991 rectifié *bis*, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa, Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas et Garriaud-Maylam et M. Brisson.

Alinéa 14

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Les conventions prévues à l’article L. 353-12 et au présent article définissent également les délais réels d’interventions, les conditions dans lesquelles le gestionnaire de réseau ou l’opérateur intervient et accèdent aux parties et équipements communs de l’immeuble pour l’installation, la gestion et l’entretien de l’infrastructure collective et, les pénalités en cas de non-respect des délais.

M. Bruno Rojouan. – Les opérateurs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques, mais également le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité, doivent présenter dans leur devis les délais et les conditions de leur intervention, afin que les copropriétaires puissent effectuer un choix éclairé.

Mme le président. – Amendement n°1000 rectifié *bis*, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa, Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas et Garriaud-Maylam et M. Brisson.

Alinéa 18

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Avant conclusion de la convention, cette dernière doit avoir fait l'objet d'une mise en concurrence avec une autre proposition émanant d'un opérateur d'infrastructure de recharge. À peine de nullité, le syndic doit être en mesure de démontrer qu'au moins deux autres opérateurs ont été consultés ;

M. Bruno Rojouan. – Il convient d'encourager une concurrence saine, propice à une décision éclairée du consommateur.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Le sujet est particulièrement complexe. Depuis le vote de cet article à l'Assemblée nationale, à l'initiative du Gouvernement, nous avons eu de nombreux échanges avec les acteurs - Enedis, opérateurs privés, commission de régulation de l'énergie (CRE) - inquiets d'une rédaction qui nuisait à l'équilibre de la concurrence. Nous avons donc réécrit cet article en collaboration avec la commission des affaires économiques.

L'amendement du Gouvernement reprend l'esprit de nos propositions, en encadrant les délais d'installation et en fixant un régime de sanctions pour le gestionnaire du réseau, avec une obligation de mise en concurrence avec au moins un opérateur privé.

Avis favorable à l'amendement n°2161.

Retrait ou avis défavorable aux amendements n°990 rectifié *bis*, 991 rectifié *bis* et 1000 rectifié *bis*.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Demande de retrait des amendements n°990 rectifié *bis* et 991 rectifié *bis*, satisfaits par notre amendement. Retrait ou avis défavorable également à l'amendement n°1000 rectifié *bis*.

L'amendement n°2161 est adopté.

Les amendements n°990 rectifié bis, 991 rectifié bis et 1000 rectifié bis n'ont plus d'objet.

Mme le président. – Amendement n°989 rectifié *bis*, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa, Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas et Garriaud-Maylam et M. Brisson.

Alinéa 6

Remplacer le mot :

utilisateur

par les mots :

propriétaire ou copropriétaire, pour lui-même ou pour l'utilisateur qui lui en fait la demande,

M. Bruno Rojouan. – C'est au copropriétaire de payer la contribution aux frais d'installation des bornes de recharge, qui valorise son actif, et non au locataire, au risque de freiner le déploiement des bornes de recharge.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cet amendement n'est pas compatible avec l'amendement n°2161 que nous venons d'adopter : retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Retrait ou avis défavorable : cet amendement remettrait en cause le vote à la majorité simple pour l'installation de ces équipements.

L'amendement n°989 rectifié bis est retiré.

Mme le président. – Amendement n°264 rectifié *bis*, présenté par M. Longuet, Mmes Belhiti et V. Boyer, MM. Burgoa et Cadec, Mme Chain-Larché, MM. Charon, Chatillon, Cuypers, Dallier et de Nicolaÿ, Mmes Deromedi et Garriaud-Maylam, MM. D. Laurent, Panunzi et Piednoir, Mme Procaccia, MM. Saury, Sautarel, Vogel et Bascher, Mmes Deroche et Dumas et M. Duplomb.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Après le premier alinéa du II de l'article L. 113-12 du code de la construction et de l'habitation, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 relative à la réécriture des règles de construction et recodifiant le livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le parc de stationnement est doté d'une infrastructure électrique commune pour l'alimentation de bornes de recharge. Cette infrastructure électrique commune peut être un ouvrage appartenant au réseau public de distribution dont la gestion et l'entretien sont assurés par le gestionnaire du réseau public, ou une installation privée appartenant au propriétaire ou syndicat des copropriétaires, ou à un opérateur tiers. Dans ce dernier cas, une convention est passée entre l'opérateur de l'infrastructure de recharge et le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires, qui détermine les conditions de gestion et d'entretien par l'opérateur de l'infrastructure collective.

« Cette convention définit également les délais d'intervention et les conditions dans lesquelles l'opérateur intervient et accède aux parties et équipements communs de l'immeuble pour la gestion et l'entretien de l'infrastructure collective.

« Cette convention est prise dans les conditions de l'article 24-5-1 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application des deuxième à quatrième alinéas du présent II. »

Mme Catherine Belrhiti. – L'un des principaux freins au développement de la mobilité électrique et à la vente de véhicules électriques et hybrides rechargeables réside dans la difficulté à installer des bornes de recharge en logement collectif.

L'article 26 *bis* va dans le bon sens, mais nécessite une décision de la copropriété au terme d'une procédure plus ou moins longue.

Il est proposé que les immeubles neufs soient d'emblée livrés avec une infrastructure électrique commune permettant à chaque occupant détenteur d'un emplacement de stationnement de s'y raccorder.

Le maître d'ouvrage choisirait entre réaliser une infrastructure relevant du réseau public de distribution et la transférer à son gestionnaire, ou réaliser une infrastructure privée et en confier la gestion et l'entretien à un opérateur de son choix.

Mme le président. – Amendement identique n°1054 rectifié *bis*, présenté par Mme Saint-Pé, MM. J.M. Arnaud, Bonnacarrère, Brisson, Canévet, Cazabonne, Delcros et Détraigne, Mme Dumont, MM. Genet, Guerriau, Kern et Menonville et Mme Vermeillet.

Mme Denise Saint-Pé. – Défendu.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je salue l'ambition de votre amendement, dont je partage l'objectif, mais je souhaite entendre l'avis du Gouvernement, faute d'éléments sur le coût.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – La loi de 1965 ne concerne que les copropriétaires et non les immeubles neufs. Sur le fond, je préfère l'obligation de pré-équipement prévu par la LOM. Retrait ou avis défavorable.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Même avis.

Les amendements n°s 264 rectifié bis et 1054 rectifié bis sont retirés.

L'article 26 bis, modifié, est adopté.

ARTICLE 26 TER

Mme le président. – Amendement n°2167, présenté par le Gouvernement.

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 224-7 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Le I est complété par les mots : « jusqu'au 31 décembre 2026, et de 70 % à compter du 1^{er} janvier 2027 » ;

2° Le 2° du II est remplacé par des 2° à 4° ainsi rédigés :

« 2° De 30 % de ce renouvellement du 1^{er} juillet 2021 au 31 décembre 2024 ;

« 3° De 40 % de ce renouvellement du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2029 ;

« 4° De 70 % de ce renouvellement à compter du 1^{er} janvier 2030. »

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Cet amendement rétablit la trajectoire votée par l'Assemblée nationale pour le renouvellement des flottes de véhicules de l'État et des collectivités territoriales.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Il revient sur les équilibres établis en commission et fait peser une charge trop lourde sur les collectivités territoriales. Si le verdissement des flottes est une nécessité, rien ne sert de se précipiter, au risque de nuire à la continuité du service public. Avis défavorable.

Mme Christine Lavarde. – Le Gouvernement s'est opposé à deux reprises à notre proposition d'élargir le bénéfice du fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) au *leasing* de véhicules propres par les collectivités territoriales. Cela permettrait d'accélérer le renouvellement des flottes, notamment pour les collectivités qui disposent de faibles moyens d'investissement. Le ministère de la Transition énergétique semblait pourtant avoir repris à son compte cette recommandation de la Convention citoyenne pour le climat (CCC)...

Par deux fois, le Sénat a voté un amendement en ce sens ; par deux fois, l'Assemblée nationale l'a supprimé, tandis que nous attendons toujours une réforme du FCTVA... Monsieur le ministre, avez-vous pu expertiser ce sujet ?

M. André Reichardt. – Je m'oppose à cet amendement du Gouvernement.

La commission des lois a estimé qu'il ferait peser des contraintes trop lourdes sur les collectivités territoriales en termes de délais et de coûts. Nous sommes surtout inquiets de la fin de la trajectoire : 70 % de véhicules propres dans les flottes publiques en 2030 ! Les collectivités territoriales sont volontaires pour s'engager pour la transition énergétique, mais n'oublions pas combien leur situation financière est parfois délicate.

M. Stéphane Le Rudulier. – Au-delà des problèmes de coût, l'Association des maires de France (AMF) a soulevé la question des véhicules spéciaux comme les chasse-neige, pour lesquels aucune offre technique n'est encore disponible. Aussi, la commission des lois a-t-elle revu les objectifs à la baisse. Je remercie la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable d'avoir suivi son avis.

M. Ronan Dantec. – Le GEST votera cet amendement. Notre débat peine à se structurer. J'ai contribué à faire voter un amendement de notre collègue Longuet - fait assez rare pour être

signalé - qui fixe des objectifs ambitieux, mais nous nous apprêtons à reculer !

Pourquoi ne pas prévoir 100 % de véhicules bas carbone dans dix ans ? À cette échéance, j'espère que la mutation vers une flotte décarbonée sera réalisée : 50 % représente, en conséquence, un objectif trop modeste. Nous manquons d'une vision claire sur nos ambitions en la matière, comme pour le bonus-malus.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Cette trajectoire réaliste a été largement concertée avec les associations d'élus, dont l'AMF. Les véhicules spéciaux en sont exclus.

Madame Lavarde, votre proposition est techniquement délicate, car le FCTVA est dédié à des acquisitions et non à des locations. Mais, sur le fond, nous y sommes favorables. Nous en discuterons dans le cadre du projet de loi de finances.

L'amendement n°2167 n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1495, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

I. – Alinéa 4

Remplacer la date :

30 juin 2025

par la date :

31 décembre 2024

II. – Alinéa 5

Remplacer la date :

1^{er} juillet

et la date :

30 juin

par la date :

31 décembre

III. – Alinéa 6

1° Remplacer le taux :

50 %

par le taux :

70 %

2° Remplacer les mots :

du 1^{er} juillet 2030 au 30 juin 2032

par les mots :

à compter du 1^{er} janvier 2030

IV. – Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

M. Jean-Michel Houllegatte. – Il faut accélérer le verdissement des flottes de véhicules de l'État et des collectivités territoriales.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Avis favorable.

L'amendement n°1495 n'est pas adopté.

L'article 26 ter est adopté.

ARTICLE 26 QUATER

Mme le président. – Amendement n°971 rectifié, présenté par MM. Segouin, de Nicolaÿ et Brisson, Mme Gruny, MM. Cardoux, Longuet, Burgoa, J.M. Boyer et Duplomb, Mmes Deromedi et Garriaud-Maylam, M. Reichardt, Mme Gosselin, MM. de Legge et H. Leroy, Mme Dumont et M. Rojouan.

Supprimer cet article.

M. Jean-Noël Cardoux. – Défendu

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – L'article initial faisait peser une charge trop importante sur les entreprises s'agissant du renouvellement des flottes de véhicules, mais nos travaux en commission ont permis de trouver un équilibre : avis défavorable.

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

L'amendement n°971 rectifié n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1496, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 224-10 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Au 3°, le taux : « 35 % » est remplacé par le taux : « 40 % »

2° Au 4°, le taux : « 50 % » est remplacé par le taux : « 70 % »

M. Jean-Michel Houllegatte. – Cet amendement rétablit la rédaction de l'Assemblée nationale en rehaussant les objectifs de verdissement des flottes de véhicules légers des entreprises dont le parc est supérieur à cent véhicules.

Mme le président. – Amendement identique n°2166, présenté par le Gouvernement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Défendu.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Avis défavorable à ces amendements qui reviennent sur l'équilibre trouvé en commission.

M. André Reichardt. – Je me rallie à la position du rapporteur et ne voterai pas cet amendement.

Les amendements identiques n°s 1496 et 2166 ne sont pas adoptés.

L'article 26 quater est adopté.

ARTICLE 26 QUINQUIES

Mme le président. – Amendement n°1058 rectifié, présenté par MM. Maurey, Canévet, Hingray et Détraigne, Mmes Perrot, Billon, Jacquemet, de La Provôté et Saint-Pé, MM. Prince, Chaize, de Nicolaÿ, Courtial et Vogel, Mme Paoli-Gagin, M. Sautarel, Mme Bonfanti-Dossat, M. Genet, Mme Garriaud-Maylam, M. Houpert, Mme Dumont et M. J.M. Arnaud.

I. – Après l’alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Les plateformes mentionnées au premier alinéa du présent article indiquent, lorsqu’elles recourent à un système de mise en relation par voie électronique d’usager, le type de véhicule utilisé et la quantité d’émissions de gaz à effet de serre associée à la livraison. Elles prennent en compte la préférence de l’usager pour le type de véhicule utilisé pour assurer la livraison.

« Les modalités d’application du deuxième alinéa sont fixées par décret.

II. – Alinéa 4

Remplacer les mots :

l’obligation mentionnée au premier alinéa

par les mots :

les obligations mentionnées aux premier et deuxième alinéas

Mme Denise Saint-Pé. – Cet article oblige les plateformes mettant en relation des livreurs utilisant un véhicule à deux ou trois roues à s’assurer qu’une part minimale et croissante des véhicules utilisés est à très faibles émissions et à la déclarer.

Il convient également d’améliorer l’information des usagers sur le type de véhicules utilisés pour la livraison et de prendre en compte la préférence exprimée. Cet amendement incite, sans contraindre, les plateformes de livraison à privilégier l’utilisation de véhicules propres pour assurer leur service.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Ces précisions sont bienvenues, elles vont dans le sens de la responsabilisation des consommateurs : avis favorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Le Gouvernement partage votre objectif, mais notre trajectoire de verdissement me semble plus englobante. En outre, nous manquons d’une étude d’impact sur la mesure proposée : avis défavorable.

L’amendement n°1058 rectifié est adopté.

L’article 26 quinquies, modifié, est adopté.

ARTICLE 26 SEXIES

Mme le président. – Amendement n°972 rectifié, présenté par MM. Segouin, de Nicolaÿ et Brisson,

Mme Gruny, MM. Cardoux, Longuet, Burgoa, J.M. Boyer et Duplomb, Mmes Deromedi et Garriaud-Maylam, M. Reichardt, Mme Gosselin, MM. de Legge et H. Leroy, Mme Dumont et M. Rojouan.

Supprimer cet article.

M. Jean-Noël Cardoux. – Au nom de l’indépendance des collectivités territoriales, nous proposons de supprimer l’article.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cet article apporte des précisions utiles, notamment sur les tarifs réduits de stationnement applicables aux véhicules portant le signe distinctif de covoiturage. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Avis défavorable. Il s’agit d’une simple possibilité offerte aux collectivités territoriales, pas d’une contrainte qui leur est imposée.

M. Laurent Duplomb. – Je soutiendrai l’amendement. Comment les collectivités territoriales peuvent-elles distinguer entre les véhicules destinés au covoiturage et les autres ? N’ont-elles pas autre chose à faire ? On ne peut discriminer sans certitude.

L’amendement n°972 rectifié n’est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1574, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

I. – Alinéa 1

Compléter cet alinéa par les mots :

, les cycles et cycles à pédalage assisté utilisés à des fins professionnelles et les cargo-cycles utilisés également à des fins professionnelles,

II. – Après l’alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... - Le 8° du même article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après les mots : « les horaires de livraison », sont insérés les mots « le type de motorisation » ;

2° Après le mot : « stationnement », sont insérés les mots : « en assurant le développement et l’intégration de la cyclo-logistique ».

III. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Pour lutter contre la pollution de l’air et réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, l’État se fixe pour objectif d’accompagner le développement de la mobilité professionnelle à vélo des entreprises dont celles opérant une activité de cyclo-logistique. Cet accompagnement est mis en cohérence avec les travaux de création d’un référentiel sur les cargo-cycles conduits par l’Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie en lien avec les associations professionnelles en apportant

notamment une définition réglementaire de ce type de véhicules.

M. Joël Bigot. – Cet amendement définit la notion de cargocycle et l'inclut dans les plans de mobilité, notamment pour les déplacements professionnels. Il reprend le référentiel et la définition proposés par l'association Les Boîtes à vélos, validés par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

La logistique urbaine du dernier kilomètre représente un défi pour les territoires urbains et les acteurs de la logistique. Génératrice d'embouteillages, d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution de l'air et de nuisances sonores, elle est pourtant indispensable au bon fonctionnement des villes.

La cyclo-logistique constitue une réponse durable à l'essor de la livraison et aux émissions afférentes. Propre, silencieuse et limitant l'encombrement, elle se substitue avec efficacité aux véhicules utilitaires légers.

Intégrer la problématique de la mobilité professionnelle durable dans les plans de mobilité permettra d'anticiper et d'accompagner le développement des usages. Il sera en effet nécessaire d'adapter l'espace urbain, ainsi que le foncier.

Mme le président. – Amendement n°528 rectifié, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

I. - Alinéa 1

Compléter cet alinéa par les mots :

, les cycles et cycles à pédalage assisté utilisés à des fins professionnelles

II. - Après l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... - Le 8° du même article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

a) Après les mots : « les horaires de livraison », sont insérés les mots : « , le type de motorisation » ;

b) Après le mot : « stationnement », sont insérés les mots : « , en assurant le développement et l'intégration de la cyclo-logistique ».

M. Jacques Fernique. – Le récent rapport de la mission d'information du Sénat sur le transport de marchandises a été unanimement salué, mais il manque, dans ses quarante propositions, une programmation sur la cyclo-logistique.

Loin d'être un gadget d'écolo-rêveurs, la cyclo-logistique connaît un fort développement dans les villes. À Strasbourg, les sacs de farine sont amenés en barge du port autonome et font leur dernier kilomètre à vélocargo. (*M. Laurent Duplomb s'amuse.*) Le développement de la cyclo-logistique doit être intégré aux plans de mobilité.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Pourquoi ne viser qu'un seul mode de transport alternatif dans les plans de mobilité ? L'utilité de la cyclo-logistique dépend de l'activité de l'entreprise et de son environnement. Il ne faut pas l'imposer : avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – En mai, le Gouvernement a adopté un plan cyclo-logistique comprenant une aide de 1 000 euros à l'achat de vélocargos. Il n'est pas nécessaire de détailler davantage les plans de mobilité. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Pierre Moga. – L'amendement n°1574 définit le cargocycle. J'avais déposé un amendement similaire, qui s'est heurté à l'article 40. Je suis attaché au verdissement du dernier kilomètre, talon d'Achille de la livraison. Pensez qu'un cinquième des véhicules circulant à Paris font de la livraison ! L'Assemblée nationale a voté d'intéressantes avancées comme la prime à l'achat d'un vélocargo. Les remorques électriques, tractables à vélo ou manuellement, diminuent la pénibilité et devraient également bénéficier de la prime à la conversion.

Je serais heureux de venir vous présenter ces solutions innovantes, produites en France, avec Mme Lavarde, monsieur le ministre.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – J'accepte avec plaisir, monsieur Moga. Les remorques électriques bénéficient du bonus prévu pour les vélocargos aux termes du décret précité du 8 juin.

L'amendement n°1574 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°528 rectifié.

L'article 26 sexies est adopté.

ARTICLE 26 SEPTIES

Mme le président. – Amendement n°651, présenté par Mme Apourceau-Poly et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Alinéa 1

Remplacer les mots :

Il comprend

par les mots :

Il prend en compte

II. – Alinéa 2

Rétablir le II dans la rédaction suivante :

II. – L'article L. 131-2 du code de l'urbanisme est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes. »

III. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le présent article est applicable au 1^{er} octobre 2021.

M. Gérard Lahellec. – L'État a mis en place un dispositif d'aide à la réalisation d'aménagements cyclables figurant dans les schémas de cohérence territoriale (SCOT). Toutefois, la rédaction retenue par les députés risque de créer une tutelle d'une collectivité sur une autre, en obligeant les AOM à intégrer les SCOT dans leurs plans de mobilité. Pour y remédier, cet amendement privilégie une simple prise en compte. Il élargit également la mesure aux territoires non couverts par un plan de mobilité.

Mme le président. – Amendement n°18 rectifié *bis*, présenté par MM. Fernique et Benarroche, Mme Benbassa, MM. Dantec et Daubresse, Mme de Marco, MM. Dossus, Gontard, Haye, Kern, Labbé, Marchand et Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mme Taillé-Polian.

I. – Alinéa 1

Remplacer le mot :

comprend

par les mots :

prend en compte

II. – Alinéa 2

Rétablir le II dans la rédaction suivante :

II. – L'article L. 131-2 du code de l'urbanisme est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Les plans de mobilité. »

M. Jacques Fernique. – Défendu.

Mme le président. – Amendement identique n°1032 rectifié, présenté par MM. Gold, Corbisez, Requier, Roux et Cabanel, Mme M. Carrère, M. Guérini et Mme Guillotin.

M. Henri Cabanel. – Défendu.

Mme le président. – Amendement identique n°1497 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Jean-Michel Houllegatte. – Défendu.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Le lien entre le plan de mobilité et le SCOT existe déjà et le premier s'impose au second. Créer un rapport juridique inverse poserait problème : avis défavorable aux amendements n°18 rectifié *bis*, 1032 rectifié et 1497 rectifié.

L'amendement n°651 porte un risque de confusion entre les différents plans et schémas : retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Même raisonnement. Le Gouvernement est favorable à la rédaction de la commission. Retrait ou avis défavorable à ces quatre amendements.

L'amendement n°651 n'est pas adopté, non plus que les amendements identiques n°18 rectifié bis, 1032 rectifié et 1497 rectifié.

L'article 26 septies est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 26 septies

Mme le président. – Amendement n°2017 rectifié *bis*, présenté par MM. L. Hervé et Kern, Mme Jacquemet, M. Bonnacarrère, Mme Billon, MM. Hingray, Delcros, Détraigne et J.M. Arnaud, Mme Morin-Desailly et M. de Belenet.

Après l'article 26 septies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au début de l'article L. 228-3 du code de l'environnement, sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :

« Hors agglomération, lorsqu'une route ouverte à la circulation publique est le support d'un itinéraire cyclable ou d'une véloroute, inscrits au plan de mobilité, au plan de mobilité simplifié ou dans un schéma cyclable dûment approuvé par l'assemblée délibérante des collectivités concernées, elle doit être aménagée de façon à accueillir les cycles dans de bonnes conditions. Ces aménagements sont, en fonction des contraintes techniques, soit des bandes cyclables, soit des pistes cyclables au sens défini par l'article R. 110-2 du code de la route. Les caractéristiques de ces aménagements doivent répondre aux règles de l'art.

« À défaut, la vitesse des véhicules sur les sections de route concernées est limitée à une valeur maximale définie par décret en Conseil d'État.

« Ces dispositions s'appliquent dans un délai d'un an à compter de la publication du décret mentionné ci-dessus et au plus tard au 1^{er} janvier 2023. »

M. Loïc Hervé. – Le code de l'environnement impose à tout gestionnaire réhabilitant une voie hors agglomération d'y étudier la mise en place d'un aménagement cyclable.

De nombreux itinéraires cyclables empruntent encore des voies partagées. Si elles sont à fort trafic, un aménagement est indispensable. Sur les voies à faible trafic, en l'absence d'aménagement, le danger est patent. Cet amendement laisse au gestionnaire le choix entre un aménagement ou une limitation de vitesse fixée par décret et inférieure ou égale à 50 kilomètre-heure. Il s'agit d'une proposition de la Convention citoyenne sur le climat.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Les équipements cyclables doivent être de bonne facture, afin d'encourager le report modal, mais le dispositif me semble aller trop loin, notamment au regard des limitations de vitesse. Laissons la main aux collectivités territoriales s'agissant des restrictions de

circulation nécessaires à la sécurité des usagers de la route. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Les responsables de la voirie définissent la vitesse maximale, au cas par cas. Le Gouvernement mobilise 350 millions d'euros pour le vélo sur sept ans ; depuis 2017, plus de 12 000 kilomètres de voies cyclables sécurisées ont été installées. Retrait ?

L'amendement n°2017 rectifié bis n'est pas adopté.

ARTICLE 26 OCTIES (Supprimé)

Mme le président. – Amendement n°2081, présenté par M. Marchand, Mmes Havet et Schillinger et MM. Lévrier et Rambaud.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

La section 2 du chapitre II du titre V du livre I^{er} du code de l'urbanisme est complétée par un article L. 152-6-... ainsi rédigé :

« Art. L. 152-6-.... – En tenant compte de la nature du projet et de la zone d'implantation, l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut, par décision motivée, lorsque le règlement du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, réduire cette obligation à raison d'une aire de stationnement pour véhicule motorisé en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos par aire de stationnement. »

Mme Patricia Schillinger. – L'article 26 octies, supprimé par la commission, prévoyait la possibilité de réduire l'obligation de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos.

Nous rétablisons cet article, à l'application plus large que l'article 51 bis A, qui se limite aux zones dites tendues, pour permettre un plus grand déploiement de stationnements sécurisés pour le vélo.

Mme le président. – Amendement n°695 rectifié bis, présenté par MM. Capus, Malhuret, Guerriau, Chasseing, Wattebled, A. Marc et Menonville, Mme Mélot et MM. Lagourgue, Bonnacarrère, Hingray, Moga et Levi.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

L'article L. 151-31 du code de l'urbanisme est complété par une phrase ainsi rédigée : « Cette obligation est réduite d'une aire de stationnement pour véhicule motorisé, en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos. »

Mme Colette Mélot. – Le développement des mobilités douces, et singulièrement du vélo, suppose l'existence d'infrastructures de stationnement à proximité du domicile.

Il ne faut pas cumuler les besoins de stationnement des véhicules et des vélos, mais plutôt mutualiser les surfaces à y consacrer.

Le code de l'urbanisme prévoit déjà la réduction d'au moins 15 % des aires de stationnement imposée par le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) pour les véhicules motorisés, en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage.

Notre réduit, à due proportion, le nombre d'aires de stationnement exigées pour les véhicules motorisés lorsque sont créés des infrastructures ou des espaces aménagés qui permettent un stationnement sécurisé pour au moins six vélos.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – La commission a préféré privilégier les zones denses. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Retrait de l'amendement n°695 rectifié bis au profit de l'amendement n°2081, plus sécurisé.

L'amendement n°2081 n'est pas adopté.

L'amendement n°695 rectifié bis est retiré.

L'article 26 octies demeure supprimé.

ARTICLE 26 NONIES

Mme le président. – Amendement n°318 rectifié, présenté par MM. Rojouan, Genet, Pellevat, Courtial, Burgoa et Karoutchi, Mme Belrhiti, M. Vogel, Mmes Raimond-Pavero, Garriaud-Maylam et Gosselin et MM. Brisson, Bouchet, Charon, Chaize, Lefèvre, Bouloux, Babary et Laménie.

Alinéa 6

Après le mot :

stationnement

insérer les mots :

des communes de plus de 5 000 habitants

M. Bruno Rojouan. – C'est un amendement de bon sens, fondé sur ma pratique d' élu local. Les bornes existantes sont très peu utilisées, et les ménages ruraux ont assez de place chez eux pour recharger. Cet article n'est pas adapté à la réalité des communes rurales.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – En effet, la précision est opportune. Et cela n'empêche pas les petites communes qui le souhaitent d'aménager ces bornes. Avis favorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous avons un objectif de 50 % de véhicules vendus dans l'Union européenne en électrique. De plus, il y aurait des effets de bord avec les communes avoisinantes. Avis très défavorable.

L'amendement n°318 rectifié est adopté.

L'article 26 nonies, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL **après l'article 26 nonies**

Mme le président. – Amendement n°980 rectifié *bis*, présenté par Mme Saint-Pé, MM. J.M. Arnaud, Bonnacarrère, Brisson, Canévet, Cazabonne, de Nicolaÿ et Détraigne, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam, MM. Genet, Guerriau, Kern et Menonville, Mme Vermeillet, M. Delcros et Mme de La Provôté.

Après l'article 26 nonies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le dernier alinéa de l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Après les mots : « distribution d'électricité », sont insérés les mots : « et de gaz » ;

2° Après les mots : « pour les véhicules électriques », sont insérés les mots : « les véhicules GNV ».

II.- Le chapitre 3 du titre IV du livre IV du code de l'énergie est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Les schémas de développement des infrastructures d'avitaillement pour véhicules GNV

« Art. L. 443-14.- Le schéma directeur de développement des infrastructures d'avitaillement ouvertes au public pour les véhicules GNV définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir une offre d'avitaillement suffisante pour les véhicules GNV pour le trafic local et le trafic de transit.

« Ce schéma est élaboré en concertation avec le ou les gestionnaires de réseau de distribution concernés et avec les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 du code des transports et, en Île-de-France, avec l'autorité mentionnée à l'article L. 1241-1 du même code, avec la région ainsi qu'avec les gestionnaires de voiries concernés.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article, notamment le contenu du schéma.

« Art. L. 443-15 – Pour l'élaboration du schéma directeur de développement des infrastructures d'avitaillement ouvertes au public pour les véhicules GNV, les opérateurs d'infrastructures de recharge et d'avitaillement fournissent aux collectivités territoriales ou aux établissements publics en charge de l'élaboration de ce schéma des informations relatives à l'usage de leurs infrastructures.

« Lorsque la divulgation de certaines informations est susceptible de porter atteinte au secret des affaires, au secret commercial ou statistique, le ministre chargé de l'énergie précise les conditions et les modalités de collecte et d'exploitation des informations dont la

communication est susceptible de porter atteinte à un secret protégé par la loi.

« Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret. »

III.- La dernière phrase du 11° de l'article L. 1214-2 du code des transports, est ainsi rédigée : « Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges et d'avitaillement ouvertes au public pour les véhicules électriques, les véhicules GNV et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 334-7 et L443-14 du code de l'énergie. »

Mme Denise Saint-Pé. – Cet amendement crée, pour la solution GNV (gaz naturel pour véhicule), des schémas de développement des infrastructures de recharge pour véhicules.

Un schéma similaire existe pour la mobilité électrique, afin d'encourager le déploiement des infrastructures de recharge. Il répond aux enjeux ambitieux des filières, mais favorisera aussi une électrification des usages au détriment des carburants alternatifs. En créant un tel schéma pour la mobilité gaz, cet amendement résorbe les lacunes du maillage des stations d'avitaillement GNV en France. En outre, il permet d'accompagner les collectivités et entreprises ayant choisi de verdir leur flotte avec du BioGNV.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – D'après le Gouvernement, les besoins en planification ne sont pas les mêmes pour le GNV que pour l'électromobilité. Toutefois, il convient de l'encourager. Que dit le Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous avons fixé un objectif de 140 à 360 stations GNV fin 2023 et entre 330 et 1 840 fin 2028, et nous le respecterons : 270 stations sont prévues à fin 2021. Le plan des infrastructures de recharge inclut les biocarburants et l'hydrogène. Un groupe de travail dédié au sein de la *task force* pour la transition énergétique du transport routier débutera ses travaux dans les prochains jours. Retrait ?

L'amendement n°980 rectifié bis n'est pas adopté.

ARTICLE 27

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Les zones à faibles émissions (ZFE) sont un levier important de réduction des émissions, mais leur mise en place risque de susciter des crispations. Il faudra insister sur l'accompagnement des publics ; à cet égard, les dispositions de l'article 27 adoptées par l'Assemblée nationale étaient peu réalistes, voire inacceptables.

Notre commission a assoupli les schémas de restrictions de circulation, redonnant la main aux collectivités territoriales et rétablissant une trajectoire plus réaliste de mise en œuvre, notamment avec une fin des véhicules Crit'Air3 en 2030, au lieu de 2025. Le texte comportait une interdiction des véhicules Crit'Air5

dès 2023, alors que les moyens de contrôle ne sont pas encore totalement disponibles...

La commission a aussi prévu des dérogations, ainsi qu'une possibilité de blocage en cas d'opposition d'au moins 25 % des maires concernés ou des maires représentant un quart de la population.

En résumé : écoutez les territoires ! *(Applaudissements sur plusieurs travées du groupe Les Républicains ; Mme Elsa Schalck et M. André Reichardt approuvent.)*

M. Olivier Jacquin. – La pollution fait des dizaines de milliers de morts chaque année. On peut comprendre que les constructeurs automobiles soient favorables aux ZFE, qui imposent une modernisation du parc automobile. Mais pensons aux ménages qui n'ont pas les moyens d'acheter un nouveau véhicule, ou qui sont contraints d'aller travailler en voiture aux heures de pointe dans ces ZFE.

Le groupe SER a donc déposé des amendements, malheureusement frappés par une irrecevabilité au titre de l'article 40, pour que les études préalables visent les publics précaires et préconisent des dispositifs alternatifs.

M. Jean-Pierre Moga. – Cet article étend l'obligation de création de ZFE dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Je partage l'impératif de lutte contre la pollution, mais ces ZFE doivent maintenir un équilibre entre la préservation de la qualité de l'air et celle de notre patrimoine industriel.

En l'espèce les véhicules de collection ont des émissions très marginales - 1% du parc automobile -, ils sont utilisés quinze fois moins que la moyenne des autres véhicules, et ont un intérêt patrimonial.

J'avais présenté un amendement les exonérant de l'interdiction de circulation en ZFE et d'autres allant dans le même sens : tous ont été frappés d'irrecevabilité au titre de l'article 41. J'avais pourtant pris soin de limiter cet usage aux déplacements non professionnels et de reporter de trente à quarante ans l'âge minimal pour être classé comme véhicule de collection, afin de limiter les effets d'aubaine.

Mme Patricia Schillinger. – Pour faire baisser la pollution atmosphérique et alors que les seuils de pollution aux particules fines sont régulièrement dépassés, le Gouvernement cible le trafic routier, responsable de 60 % des émissions de dioxyde d'azote et de 30 % des émissions de particules fines.

Cet article 27 généralise les ZFE au-dessus de 150 000 habitants. Il convient de déployer ces zones aussi vite et aussi largement que possible, avec un calendrier ambitieux et réaliste. Il est regrettable que le rapporteur ait retardé de cinq ans le calendrier d'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants en ZFE, la repoussant à 2030. Il y a pourtant urgence, pour respirer un air plus sain.

M. Christian Klingner. – L'obligation de créer une ZFE, sans étude d'impact préalable, risque de se traduire par une impossibilité d'accès aux centres-villes pour les artisans et commerçants. C'est la fin des marchés non sédentaires.

La mise en place des ZFE doit tenir compte de l'offre en matière de véhicules propres, ainsi que du réseau de bornes disponibles. Il faut adapter le calendrier à la réalité.

De telles mesures, qui vont pénaliser les petites entreprises, devraient se prendre au niveau européen pour définir une méthodologie commune.

Ce mouvement ne peut se faire qu'avec un accompagnement des TPE et PME.

M. André Reichardt. – Très bien !

M. Jacques Fernique. – D'après l'université de Harvard, 17 % des décès sont dus à la pollution atmosphérique. Quelque 22 villes françaises de plus de 50 000 habitants ne sont pas au seuil de qualité de l'air recommandé par l'OMS. Or le trafic routier est responsable de plus de 80 % des émissions de dioxyde d'azote.

Il y a urgence. Notre inaction a été condamnée par l'Union européenne, d'où la création des ZFE dans onze métropoles. La loi climat va plus loin en les généralisant aux agglomérations de plus de 150 000 habitants. Les ZFE procèdent d'une démarche européenne, mise en place dans plus de deux cents villes.

Les crispations toucheront d'abord les élus locaux, c'est pourquoi il faut leur laisser une marge de manœuvre pour sensibiliser, prévoir des aides spécifiques et prendre en compte les pratiques de mobilité. Il faut aussi renforcer le contrôle.

Mon amendement qui prévoyait un calendrier plus ambitieux sur les véhicules Crit'Air2 a été déclaré irrecevable. À défaut, j'ai proposé de rétablir la rédaction de l'Assemblée nationale.

Mme Elsa Schalck. – Je remercie la commission d'avoir réécrit cet article. La mise en place des ZFE doit se faire de manière cohérente, pragmatique et pédagogique. Je salue l'assouplissement du calendrier avec l'échéance du 1^{er} janvier 2030, de même que les mesures alternatives comme le prêt à taux zéro pour le renouvellement du véhicule. Il faut redonner de la souplesse aux maires pour qu'ils conservent leur pouvoir de police, si un quart des maires est opposé au transfert à l'EPCI.

Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, l'interdiction des Crit'Air2 au 1^{er} janvier 2028 est irréaliste : 180 000 véhicules sont concernés. Cela mettrait les citoyens et entreprises au pied du mur. Nous devons écouter nos concitoyens. Je salue les initiatives comme celle du maire d'Illkirch-Graffenstaden, qui a organisé un référendum local sur le sujet.

La première des libertés est celle de circuler. La commission a trouvé un équilibre. Pénaliser serait contre-productif, voire dangereux. Redonnons pouvoir et flexibilité aux collectivités pour agir de façon constructive et pragmatique.

Mme Christine Lavarde. – La ZFE, les élus du Grand Paris la vivent au quotidien.

Les véhicules à température dirigée sont plus lourds que les autres ; à cela s'ajoutera le poids de la batterie. Les Allemands, plus pragmatiques, ont autorisé un poids en charge de 750 kilogrammes de plus pour ces véhicules, ce qui autorise à les conduire sans permis poids lourds. Envisage-t-on un assouplissement similaire en France ? Sinon les commerçants devront multiplier les trajets : aller une première fois à Rungis pour emporter trois pommes et y retourner une seconde fois pour quelques fromages... (*Rires ; M. Alain Chatillon applaudit.*)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – La LOM a créé sept nouvelles ZFE. Le seuil de 150 000 habitants nous semble raisonnable. Le format des zones peut être adapté dans chaque territoire.

Le cadre actuel permet des dérogations locales. Aucune difficulté touchant les véhicules de collection ne s'est présentée dans les quatre premières ZFE.

Enfin, des aides inédites sont proposées pour les véhicules d'occasion et neufs.

Madame Lavarde, une dérogation est prévue pour tenir compte de la masse des batteries. Des discussions sont en cours avec le secteur des transports de marchandises pour éviter le problème que vous évoquez.

Mme le président. – Amendement n°323 rectifié, présenté par M. Rojouan, Mme Demas, MM. Pellevat et Courtial, Mme Estrosi Sassone, MM. Burgoa et Karoutchi, Mme Belrhiti, M. Vogel, Mmes Raimond-Pavero, Garriaud-Maylam et Gosselin et MM. Lefèvre, Bouchet, D. Laurent, Chaize, Charon et Laménie.

Alinéa 4

Remplacer l'année :

2024

par l'année :

2028

M. Bruno Rojouan. – Mon amendement va dans le sens de l'exposé du rapporteur, et repousse de 2024 à 2028 l'instauration des ZFE dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, pour éviter une mesure punitive et laisser plus de temps aux Français pour s'adapter. En moyenne, les Français changent de voiture tous les sept à neuf ans.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – La commission a prévu que les modalités de dérogation à l'obligation seront fixées par un décret en Conseil d'État.

Vendredi, nous avons voté le prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule propre. Les collectivités territoriales seront libres de fixer les restrictions de circulation et le calendrier de mise en œuvre.

Cet amendement étant partiellement satisfait, retrait sinon avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – La date de 2025 a été fixée avec les associations d'élus, et les collectivités sont libres d'adapter les restrictions de circulation. Avis défavorable.

L'amendement n°323 rectifié est retiré.

Mme le président. – Amendement n°2162, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 6

Remplacer les mots :

sur la majeure partie du territoire

par les mots :

couvrant la majeure partie de la population

II. – Alinéas 7 et 9

Supprimer ces alinéas.

IV. – Alinéa 12

Après le mot :

interdisent,

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues suivants :

V. – Après l'alinéa 12

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« ...° Au plus tard le 1^{er} janvier 2023, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 ;

« ...° Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 ;

« ...° Au plus tard le 1^{er} janvier 2025, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005. »

VI. – Alinéas 19 et 20

Supprimer ces alinéas.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Cet amendement précise les conditions d'obligation de

création d'une ZFE dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants au 31 décembre 2024. Il rétablit la rédaction de l'Assemblée nationale.

Mme le président. – Amendement n°2277, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Alinéa 6

Remplacer les mots :

sur la majeure partie du territoire

par les mots :

couvrant la majeure partie de la population

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cet amendement précise les conditions dans lesquelles l'obligation de création d'une ZFE est considérée comme remplie.

Le critère territorial retenu par l'Assemblée nationale ne me semble pas pertinent, notamment pour la qualité de l'air ; celui de la population est préférable.

Mme le président. – Amendement n°1040, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

I. – Alinéa 12

Après le mot :

interdisent

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues suivants :

II. – Après l'alinéa 12

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« 1° Au plus tard le 1^{er} janvier 2023, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 ;

« 2° Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 ;

« 3° Au plus tard le 1^{er} janvier 2025, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005.

M. Jacques Fernique. – Le GEST préfère un calendrier plus resserré, à la hauteur des enjeux.

Le recul de cinq ans voté par la commission, excessif, serait interprété comme une invitation à reporter les décisions au mandat municipal suivant ; il

nous expose à une condamnation pour non-respect des obligations communautaires.

Mme le président. – Amendement identique n°1499, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Joël Bigot. – Cet article étend l'obligation de création d'une ZFE aux agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants, à compter du 31 décembre 2024.

Il précise également les restrictions de circulation à mettre en œuvre lorsque les seuils de qualité de l'air sont dépassés, dans les ZFE rendues obligatoires par la LOM ; un calendrier est fixé pour atteindre des objectifs de qualité de l'air.

La commission a assoupli fortement ce calendrier de restriction de la circulation en supprimant les étapes intermédiaires.

Il est nécessaire de les maintenir sinon nous ne serons pas en mesure d'atteindre en 2030 les objectifs de qualité de l'air.

Mme le président. – Amendement n°1972 rectifié, présenté par MM. Bouloux, D. Laurent, Savary, Brisson, Pellevat et Bouchet, Mmes Lassarade, Deromedi et Garriaud-Maylam, M. B. Fournier, Mmes Raimond-Pavero et Lavarde, MM. Klinger, Rojouan, Piednoir et Houpert, Mme Dumont et MM. Grand et Genet.

I. – Alinéa 18

Remplacer les mots :

transfèrent au président de cet établissement les compétences et prérogatives qu'ils détiennent en application de l'article L. 2213-4-1

par les mots :

transfèrent au président de cet établissement les prérogatives qu'ils détiennent en application de l'article L. 2213-4-1 après accord de celui-ci et des deux tiers au moins des maires de communes membres dont la population représente plus de la moitié de la population totale de l'établissement public de coopération intercommunale, ou la moitié des maires de communes membres dont la population représente plus des deux tiers de la population totale

II. – Alinéas 19 et 20

Supprimer ces alinéas.

M. Yves Bouloux. – L'article 27 facilite l'implantation d'une ZFE dans les territoires soumis à l'obligation ou volontaires, en prévoyant le transfert des compétences et prérogatives du maire au président de l'EPCI et en créant un pouvoir de police spécial *ad hoc*.

Cela pose deux difficultés. D'abord, la confusion entre compétence ZFE et pouvoir de police spéciale ; ensuite, l'absence totale de concertation locale et de codécision entre le président de l'intercommunalité et

les maires, alors que ce dispositif doit reposer sur la bonne articulation avec les pouvoirs de police généraux des maires pour être efficace.

Cet amendement clarifie le dispositif en précisant qu'il s'agit bien d'un transfert de police spéciale, distinct à la fois de la police de la circulation et du stationnement et de la compétence communale d'instituer volontairement une telle ZFE. Cette dernière obéit aux règles de transfert de droit commun.

L'amendement soumet cette décision à l'accord des maires des communes concernées, à la majorité qualifiée : soit la moitié au moins des maires de communes regroupant les deux tiers de la population totale de l'EPCI, soit les deux tiers au moins des maires des communes regroupant 50 % de la population totale.

Mme le président. – Amendement n°1501, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéas 19 et 20

Supprimer ces alinéas.

M. Joël Bigot. – L'article prévoit un transfert automatique des compétences et prérogatives des maires en matière de ZFE au président de l'EPCI.

La commission a élaboré un mécanisme pour empêcher le transfert automatique des compétences si un tiers des maires, ou si les maires représentant au moins un tiers de la population de l'établissement ou du groupement s'y opposent. Mon amendement vise à supprimer cette disposition.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Les amendements n°2162, 1040 et 1499, 1972 rectifié et 1501 reviennent sur l'équilibre trouvé en commission. Le transfert automatique des compétences de police en matière de ZFE porte atteinte au principe de libre administration des collectivités territoriales.

Le I de l'amendement n°2162 est bienvenu, en revanche je suis défavorable au reste, qui rétablit les schémas de restriction de circulation, revenant sur les apports de la commission.

L'amendement n°1972 rectifié modifie la minorité de blocage. Restons-en à l'équilibre trouvé avec la commission des lois, un quart des maires ou des maires représentant un quart de la population.

Les amendements identiques n°1040 et 1499 sont contraires à la position de la commission des lois. La date de 2023 est irréaliste alors que toutes les ZFE prévues n'ont pas encore été mises en place. Même les agglomérations gérées par des élus proches des auteurs de ces amendements ont témoigné des difficultés induites...

Retrait ou avis défavorable aux amendements n°2162, 1040 et 1499, 1972 rectifié et 1501.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Avis favorable à l'amendement n°2277, mais aussi aux n°1040 et 1499 qui rétablissent le calendrier. Avis défavorable à l'amendement n°1972 rectifié et avis favorable à l'amendement n°1501.

M. André Reichardt. – Ces amendements, à l'exception de celui du rapporteur, reviennent sur le calendrier adopté par la commission et sur la minorité de blocage. Je ne peux les voter.

Il faut d'abord voir ce que l'on peut faire, sans braquer les populations concernées. Dans l'Eurométropole de Strasbourg, les délais votés par l'Assemblée nationale posent véritablement problème. Il faut négocier avec tout le monde.

Conservons l'équilibre trouvé par la commission avec la commission des lois. La minorité de blocage doit être maintenue afin que le maire conserve son pouvoir de police de la circulation.

M. René-Paul Savary. – La commission a su tenir compte de la réalité locale. Je voterai volontiers l'amendement n°2277.

Dans la Marne, l'agglomération de Reims rassemble 300 000 habitants, mais aussi 146 petites communes sur la moitié du département. On peut donc avoir des communautés urbaines... rurales. Il faudra trouver des équilibres, sans remettre en cause les ZFE. Je le dis en tant que médecin généraliste, sensible à la santé des populations. Mais il faut un calendrier pragmatique, et que les véhicules soient adaptés. J'ai un véhicule hybride ; quand je viens à Paris je dois rester suffisamment longtemps pour recharger, sinon je fais le retour à l'essence. Il faut des solutions de compromis.

M. Ronan Dantec. – J'ai pris bonne note de la demande qu'il y ait des prises électriques dans le parking du Sénat, monsieur Savary !

Mme Sophie Primas. – Il y en a !

M. Ronan Dantec. – Oui, mais elles ne suffisent pas pour recharger...

J'ai entendu que la première liberté était de pouvoir circuler ; pour moi, c'est de pouvoir respirer un air de qualité. C'est un enjeu de santé publique majeure : la pollution atmosphérique dans les villes tue, à commencer par les petits enfants.

Nous sommes en train de changer notre parc automobile, en sortant du diesel pour aller vers l'électrique. L'enjeu majeur est la qualité de l'air dans les cinq à sept prochaines années ; au-delà, le parc aura été renouvelé.

L'enjeu, c'est l'air que respireront les enfants à naître dans les prochaines années. Repousser l'échéance à 2030 est absurde.

M. Olivier Jacquin. – La nécessité sanitaire - je rappelle les 50 à 60 000 morts de la pollution chaque année en France - doit être mise en regard avec la liberté de circulation.

La commission a installé un filtre inapproprié sur les ZFE avec la minorité de blocage. On ne peut l'imaginer, sur un enjeu sanitaire aussi grave - le Sénat ne doit pas être en retard d'une bagarre. Pensons aux générations à venir et à l'impératif sanitaire.

Mme Sophie Primas. – J'ai des petits-enfants ; je partage vos préoccupations. Mais nous allons arrêter de construire des moteurs thermiques, avec des incitations puissantes au changement de véhicule.

Nous nous jetons à corps perdu dans la mobilité électrique, nous investissons beaucoup d'argent public dans les axes de mobilité douce, dans les transports en commun. En Île-de-France, nous doublerons les transports en commun dans les six prochaines années.

Les ZFE, dans ce contexte, sont décalées, avec leurs restrictions d'accès *has been*. Les gens seront discriminés en fonction de leur métier. J'entends déjà des artisans de grande banlieue parisienne râler. Ils arriveront à faire face car nous les aiderons. Mais attention aux zonages : d'un côté, l'air serait pur, de l'autre, non...

Je soutiendrai la position équilibrée de la commission.

M. Jérôme Bascher. – Il y a également le prix : avec une échéance rapprochée, alors que le marché électrique n'est pas encore mature, les constructeurs du monde entier vont augmenter leurs prix. On va faire payer leurs marges et la transition énergétique mondiale aux Français et à nos finances publiques, qui sont comme chacun sait dans un état exemplaire ! Nous sommes le parangon de la vertu européenne et mondiale...

Plus sérieusement, il faut fixer une échéance, mais sans laisser les constructeurs automobiles faire des bénéfices sur le dos des Français.

L'amendement n°2162 n'est pas adopté.

L'amendement n°2277 est adopté.

Les amendements identiques n°s 1040 et 1499 ne sont pas adoptés.

L'amendement n°1972 rectifié est retiré.

L'amendement n°1501 n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1371 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche et Deromedi, MM. Karoutchi et de Nicolaÿ, Mmes Dumas, Lopez, Bonfanti-Dossat et Chauvin, MM. Sautarel, Sido, Courtial, D. Laurent, Bouchet, Duplomb, Genet et Meurant, Mme Garriaud-Maylam, MM. Chevrollier, Charon, Savin, Bouloux et Houpert, Mme Schalck, M. H. Leroy, Mme Dumont et MM. Segouin, Grand, Saury, Brisson et Husson.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° La première phrase du premier alinéa du II est ainsi rédigée : « Les zones à faibles émissions mobilité sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables, détermine les catégories de véhicules concernés et précise les motifs légitimes pour lesquels une dérogation est possible. » ;

M. Stéphane Piednoir. – Cet amendement prend en considération les motifs légitimes de dérogation de déplacement dans une ZFE, même si le véhicule ne satisfait pas aux normes d'émission tolérées.

L'utilisateur doit pouvoir accéder aux centres de contrôle technique. Les motifs de dérogation doivent aussi inclure les déplacements de l'utilisateur pour des motifs impérieux, ou en cas d'urgence - santé, convocation à un tribunal...

M. Gérard Longuet. – Très bien !

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cet amendement répond à des situations très spécifiques qui justifient une dérogation. Avis favorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – La loi prévoit déjà des dérogations individuelles dont les collectivités territoriales peuvent se saisir. Grenoble, par exemple, l'a fait. Retrait ?

L'amendement n°1371 rectifié est adopté.

Mme le président. – Amendement n°114 rectifié, présenté par MM. Sautarel, Husson, Bacci, Bonnus, Darnaud, Bouchet, Genet, Grand et Laménie, Mme Lassarade, M. Mouiller, Mme Ventalon, MM. C. Vial et Segouin, Mme Garriaud-Maylam, MM. Brisson, Anglars et Daubresse, Mme Deromedi, MM. Burgoa, J.M. Boyer et Gremillet, Mmes Estrosi Sassone, Joseph et Lavarde, M. Rojouan et Mme Schalck.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au premier alinéa du III, après les mots : « pollution atmosphérique, », sont insérés les mots : « ainsi que les impacts sociaux-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine » ;

M. Stéphane Sautarel. – L'instauration d'une ZFE impose aux acteurs installés à l'intérieur du périmètre d'anticiper les restrictions, avec des calendriers ne permettant pas toujours aux milliers de professionnels d'acquiescer un véhicule aux normes.

Certains calendriers de restrictions envisagés par les collectivités excèdent largement celui proposé par le projet de loi ; ils prévoient des interdictions de circulation des véhicules classés Crit'Air2 au 1^{er} janvier 2024.

Les aides proposées pour le renouvellement du parc de véhicules sont insuffisantes pour les ménages qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule neuf et qui subiront en outre une décote importante sur leur ancien véhicule, du fait des restrictions à venir. Il en est de même pour de nombreux professionnels qui

n'auront pas pu amortir l'achat de leurs anciens véhicules.

Il convient donc que l'étude, réalisée préalablement à l'instauration d'une ZFE par les collectivités locales et jointe à l'arrêté soumis à consultation publique tel que prévue par la LOM, présente également les impacts socio-économiques. Cela favoriserait l'acceptabilité du dispositif.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – L'impact socio-économique des ZFE est en effet sous-estimé. Sagesse.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Sagesse également.

L'amendement n°114 rectifié est adopté.

Mme le président. – Amendement n°1074 rectifié *ter*, présenté par MM. Moga, S. Demilly, Menonville, Bonnacarrère et Guerriau, Mme Vermeillet, M. Bascher, Mmes Billon et Férat, MM. Prince, J.M. Arnaud, Pellevat, A. Marc et Kern, Mmes Perrot et Jacquemet, MM. Le Nay, Decool et Canévet, Mmes Gruny et Muller-Bronn, MM. Cigolotti, Chauvet, Capo-Canellas, Hingray et Levi, Mme Sollogoub, MM. Duffourg, Chasseing et Capus et Mme Morin-Desailly.

Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Le V est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le décret prend notamment en compte les véhicules dont l'usage ne se limite pas au transport de personnes ou de marchandises. »

M. Jean-Pierre Moga. – Les restrictions de circulation au sein des ZFE doivent tenir compte de l'usage spécifique des véhicules de collection, en raison de leur faible nombre, de leur faible taux de pollution à raison d'une faible utilisation et de l'intérêt patrimonial qu'ils revêtent.

Interdire leur circulation n'aurait pas d'impact significatif sur l'amélioration de la qualité de l'air et mettrait à mal un patrimoine culturel vivant, une filière économique représentant près de 20 000 emplois et 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

En l'occurrence, le législateur a mis en place les ZFE pour lutter contre la pollution due aux véhicules de transport de personnes et de marchandises et non à l'ensemble des véhicules - notamment ceux qui ont une dimension sanitaire, historique ou sécuritaire. D'où cet amendement.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Le décret prévoit la possibilité de dérogations. L'ensemble des ZFE ont d'ores et déjà prévu un régime particulier pour les véhicules de collection. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Le Gouvernement se soucie de la préservation de notre patrimoine. Des travaux sont en cours avec les

représentants des propriétaires de véhicules de collection. Retrait ?

M. Jean-Pierre Moga. – J'y participe : après huit mois de discussions, nous n'avons pas tellement avancé... (*M. Gérard Longuet le confirme.*)

M. Stéphane Demilly. – Il y a beaucoup d'anciens maires dans cet hémicycle. Les propriétaires de voitures de collection sont passionnés et passionnants, aussi intéressants que désintéressés. Ce secteur fait vivre notre patrimoine. Dès qu'il y a un défilé, de nombreux spectateurs affluent.

Comme Voltaire le disait, le mieux est l'ennemi du bien. Ce qui est bien, ici, c'est de voter cet amendement. (*Sourires*)

L'amendement n°1074 rectifié ter est adopté.

(*Mme Christine Herzog applaudit.*)

Mme le président. – Amendement n°19 rectifié, présenté par Mme Joseph, MM. Panunzi, Cadec, Pellevat, Cardoux et Burgoa, Mmes Belhiti et Férat, MM. Chauvet et Lefèvre, Mme Garriaud-Maylam, MM. E. Blanc et Bascher, Mmes V. Boyer et Malet, M. Mouiller, Mmes Chauvin et Gosselin, M. Klinger, Mme Gruny, M. Groperrin, Mmes Lopez et Doineau, M. Savary, Mme Lherbier, MM. Meurant et Longuet, Mme M. Mercier, MM. Savin, B. Fournier, Détraigne et Houpert, Mme Deromedi, M. Belin, Mmes Borchio Fontimp et Morin-Desailly, MM. D. Laurent et Cuypers, Mme Schalck, MM. Charon, Genet, Laménie et Rapin et Mmes Di Folco et Pluchet.

Après l'alinéa 13

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« Les mesures de restriction rendues obligatoires en application du présent VI ne s'appliquent pas aux véhicules dont, après mesures des niveaux d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone et d'oxygène ainsi que de particules fines, le moteur est à l'optimum de ses capacités thermodynamiques.

« Ces véhicules obtiennent une dérogation de circulation dans les zones à faibles émissions mobilité pour une durée d'un an.

« Un décret fixe le barème des niveaux d'émissions et les modalités d'application de la dérogation.

Mme Else Joseph. – Le verdissement passe aussi par l'entretien des véhicules. On doit prendre en compte l'impact social des ZFE.

Créons une dérogation pour laisser le temps aux automobilistes de s'adapter.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cela créerait un dispositif très complexe, nécessitant un autre signe distinctif que la vignette Crit'Air et prenant en compte l'état de santé du véhicule, lequel ne fait pas tout. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Les normes Euro ont bien évolué. Le bon entretien ne garantit pas à lui seul des émissions faibles. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°19 rectifié n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1334 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre et MM. Gold, Guérini, Guiol et Requier.

I. – Alinéa 15

Remplacer le mot :

électriques

par le mot :

propres

II. – Alinéa 16, première phrase

Remplacer les mots :

tel que

par les mots :

comprenant celui

M. Jean-Pierre Corbisez. – Le verdissement des flottes automobiles ne va pas sans difficulté.

Les véhicules électriques ont une autonomie limitée qui peut les rendre inadaptés aux besoins des entreprises, d'autant plus que les bornes de recharge sont insuffisantes. Les véhicules à hydrogène, notamment, pourraient dans ces conditions être plus adaptés. Cet amendement étend les schémas directeurs d'installation des infrastructures à tous les véhicules propres.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cela semble bienvenu mais quel en serait l'impact, notamment sur les collectivités ? Avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Un groupe de travail sur le transport des marchandises prévoit une planification concertée sur l'ensemble des carburants alternatifs. Retrait.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Quelle est la position du rapporteur ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – En l'espèce, la même que le Gouvernement.

L'amendement n°1334 rectifié n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°526, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'alinéa 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« – Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en vertu du deuxième alinéa du I, l'autorité compétente prend des mesures de restriction

de la circulation des véhicules thermiques utilisés pour le transport de marchandises.

« En application du premier alinéa au présent paragraphe, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées dans ces zones de manière régulière au regard des critères mentionnés au deuxième alinéa du I, les mesures de restrictions imposent aux entreprises engagées dans des activités de transport de marchandise dans ces zones, des seuils de répartition des modes de transports différenciant les véhicules terrestres par type de motorisation et le transport par mobilités actives avec ou sans assistance électrique.

« Les modalités d'application du présent paragraphe sont prévues par arrêté. Elles précisent notamment les seuils de répartition mentionnés au deuxième alinéa et leur évolution dans le temps par mode de transport. »

M. Jacques Fernique. – Les ZFE ne peuvent se limiter aux déplacements de personnes. Il faut inclure le transport de marchandises. La logistique représente 30 % de la pollution automobile en milieu urbain.

Nous proposons d'aider les collectivités à améliorer l'organisation de la logistique urbaine et à développer la « cyclo-logistique » pour une ville apaisée et respirable.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Les ZFE ont déjà la main sur les restrictions de circulation. Ne compliquons pas excessivement les modalités de contrôle. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous mobilisons déjà des aides importantes en faveur du verdissement des flottes. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°526 est retiré.

Mme le président. – Amendement n°1336 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre et MM. Gold, Guérini, Guiol, Requier et Roux.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le 5° du I de l'article L. 131-3 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« 5° Le développement des technologies et de transports propres et économes ainsi que leurs réseaux de recharge ; ».

M. Jean-Pierre Corbisez. – L'absence de perspectives claires pour l'avitaillement des utilitaires propres est un frein majeur à l'investissement. Le manque de foncier disponible dans les métropoles et les grandes villes préoccupe les professionnels du transport et de la logistique.

Cet amendement confie à l'Ademe la coordination nationale du développement des nouveaux réseaux de recharge et d'avitaillement.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je suis globalement favorable mais je m'interroge sur l'articulation entre le rôle ainsi conféré à l'Ademe et les schémas directeurs des stations d'avitaillement. Sagesse.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Le décret a été pris et un guide pratique publié. Les régions sont chargées de l'implantation des infrastructures. En outre, le groupe de travail que j'ai déjà évoqué y travaille, en association étroite avec l'Ademe. Avis défavorable.

L'amendement n°1336 rectifié est adopté.

Mme le président. – Amendement n°1076 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot, Levi, S. Demilly et Moga, Mme Jacquemet, MM. Capo-Canellas, Bonnacarrère, Henno, Guerriau et Laugier, Mmes Vermeillet et Billon, M. Menonville, Mme Loisier, M. Prince, Mme Dindar, M. J.M. Arnaud, Mme Saint-Pé, MM. Pellevat, A. Marc, Kern et Le Nay, Mme Gatel, MM. Cigolotti, Delcros, Wattebled, Canévet et Chasseing et Mmes Perrot, Morin-Desailly et Létard.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – À compter du 1^{er} janvier 2022, un décret en Conseil d'État détermine les conditions dans lesquelles les véhicules de transport public ou de livraison dans les zones urbaines sont équipés de freins à induction.

M. Jean-François Longeot, président de la commission. – Afin de diminuer la pollution atmosphérique et sonore dans les métropoles et les centres villes, les véhicules de transport de passagers, les utilitaires ou les véhicules de tourisme doivent être équipés de freins à induction à compter du 1^{er} janvier 2022.

D'après l'OMS, la pollution atmosphérique est responsable du décès d'environ 7 millions de personnes dans le monde dont 400 000 en Europe. La France est mise à l'index depuis 2015 par la Commission européenne.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Le freinage est une source importante de pollution de l'air.

Je m'interroge sur le besoin de préciser par décret la technologie des freins. Cela contrevient peut-être au principe de neutralité technologique. Qu'en pense le Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Ce sujet est traité par la réglementation européenne Euro 7 : les propositions de la Commission européenne sont attendues d'ici la fin de l'année. Retrait ou avis défavorable.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Même avis.

L'amendement n°1076 rectifié bis est retiré.

L'article 27, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 27

Mme le président. – Amendement n°1782 rectifié *ter*, présenté par Mme Bonnefoy et MM. Pointereau, Longeot, Chevrollier, Dagbert, S. Demilly, Fernique, Gold, Jacquin, Lahellec, Marchand et Médevielle.

Après l'article 27

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Les communes et établissements publics de coopération intercommunale affectés de manière significative sur le réseau routier les traversant, par un trafic en transit de véhicules lourds de transport de marchandises contournant une voie autoroutière proche, sont recensés dans un arrêté pris par les ministères chargés des transports et de l'intérieur. Cette liste, révisée au moins tous les cinq ans, prend en compte les pics d'émission atmosphériques, de pollutions ainsi que les nuisances affectant les riverains et les dommages causés à la biodiversité ou aux sols.

II. – Pour chaque commune ou établissement public de coopération intercommunale mentionnée dans l'arrêté prévu au I, le représentant de l'État réunit les élus locaux, les représentants des riverains et les représentants des transporteurs routiers concernés afin d'élaborer un plan d'actions visant à réduire les nuisances liées au transport routier de marchandises d'ici le 1^{er} janvier 2023. Ces mesures peuvent prévoir des interdictions de circulation sur certains tronçons ou limiter la vitesse de circulation des véhicules concernés.

III. – En l'absence de plan d'actions prévu au II ou en cas de non-respect des dispositions prévues par ce plan, des zones de réduction des nuisances peuvent être créées dans les communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale mentionnés dans l'arrêté prévu au I.

IV. – Les zones de réduction de nuisances sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules lourds concernés. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à réduction de nuisances est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones de réduction de nuisances sont créées, qui ne peut excéder cinq ans.

V. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux, sécuritaires et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, est mis à la disposition du public

dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes et aux gestionnaires de voirie. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au VII, cet avis est réputé favorable.

Lorsqu'un projet de zone à réduction de nuisances couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.

VI. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au IV du présent article.

VII. – Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées, un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de véhicules dont la circulation dans une zone de réduction des nuisances ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées.

VIII. – Les III à VII entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

M. Jean-François Longeot. – Cet amendement traduit les propositions 10 à 12 du rapport de la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, de Nicole Bonnefoy et Rémy Pointereau.

Il prévoit un recensement des principaux itinéraires de fuite ; une obligation pour le préfet de réunir l'ensemble des parties prenantes afin de définir un plan d'action d'ici le 1^{er} janvier 2023 ; la possibilité pour les communes et EPCI concernées, si un plan d'action ne peut être défini, de mettre en place des zones de réduction de nuisances.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je salue à mon tour les travaux de Nicole Bonnefoy et Rémy Pointereau.

Les communes souffrent parfois de reports de trafic : en cas d'échec de la concertation, elles pourraient s'en protéger par ce biais. L'Assemblée nationale a prévu de renforcer les ZFE pour sauvegarder l'environnement dans les zones urbaines, mais, trop souvent, les communes rurales sont les oubliées de nos politiques publiques. Avis favorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous travaillons avec Nicole Bonnefoy depuis longtemps sur ce sujet.

Le code général des collectivités territoriales permet déjà au maire de prendre des mesures de limitation, à condition toutefois qu'elles soient justifiées par un motif d'ordre public caractérisé et proportionnées. La présence d'une autoroute à péage

n'est pas une condition suffisante pour interdire les poids lourds. Avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Si Nicole Bonnefoy vous avait entendu, monsieur le ministre, elle n'aurait pas été satisfaite du tout ! (*Mme Sophie Primas approuve.*)

Ces « fuites » de poids lourds sont importantes. Pour aller de Paris à Strasbourg, il y a l'A4, autoroute à péage, et la Nationale 4. Les poids lourds représentent 17 % des véhicules sur l'A4 et 35 % sur la N4... Ces chiffres sont éloquentes.

Les dispositifs existants ne suffisent pas. Il faut donner plus d'outils aux pouvoirs publics locaux pour interdire les poids lourds là où leur circulation est inadaptée.

J'espère que le Sénat votera cette disposition à l'unanimité.

M. Gérard Longuet. – Je soutiens cet amendement très bien défendu par mon excellent collègue. Président de la région Lorraine pendant douze ans, je me souviens que le choix de la région de faire passer la Nationale 4 en deux fois deux voies - à la différence de ce que décidait Champagne-Ardenne - avait créé un appel d'air de poids lourds.

La réponse doit être l'écotaxe poids lourds si elle est souhaitée par la région ; c'est le cas de la Lotharingie industrielle, traversée par des flux qui ne la desservent pas, mais la polluent.

Attention aux effets pervers des segments gratuits sur les trajectoires des poids lourds. Les échangeurs de développement local peuvent devenir des échangeurs d'empoisonnement, comme c'est le cas en Argonne. Monsieur le ministre, changez de cap.

M. Jacques Fernique. – Aujourd'hui, non seulement on peut agir, mais on doit agir. Il faut une démarche systématique. Cet amendement est excellent.

L'amendement n°1782 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

Mme le président. – Amendement n°475, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'article 27

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 2213-4, après les mots : « l'air », sont insérés les mots : « soit la fluidité de la circulation et le fonctionnement des transports en commun, soit la qualité de vie des habitants, » ;

2° Après l'article L. 2214-4-3, il est inséré un article L. 2214-4.... ainsi rédigé :

« Art. L. 2214-4-.... – I. - Pour lutter contre la saturation des voies ouvertes à la circulation, inciter au

report modal de l'automobile vers les transports collectifs et les mobilités douces, faciliter la circulation des services de secours, lutter contre le stationnement illégal, des zones à trafic limité peuvent être créées dans les agglomérations, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

« II. – Les zones à trafic limité sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables, définit le périmètre de la zone à trafic limité et éventuellement des sous-zones, détermine les périodes durant lesquelles des restrictions sont apportées à la circulation automobile, les catégories d'usagers concernés par ces mesures ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations peuvent être accordées. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à trafic limité est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer.

« L'arrêté définit les conditions dans lesquelles le contrôle d'accès à la zone est réalisé : contrôle humain ou par système de lecture des plaques d'immatriculation, ainsi que le système d'enregistrement des immatriculations des véhicules des dérogataires.

« Les infractions aux dispositions de l'arrêté précité sont sanctionnées par une amende de quatrième classe. Les infractions peuvent être constatées par photographie liée au système de lecture de plaques.

« L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones à trafic limité sont créées.

« III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité, décrivant les offres de transport alternatives mise en place telles que la création d'itinéraires pour modes doux et le développement de l'offre en transports en commun et exposant les bénéfices attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de vie des habitants, d'amélioration du fonctionnement des transports collectifs et de réduction du stationnement illégal, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

« Lorsqu'un projet de zone à trafic limité couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet

peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.

« L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à trafic limité peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.

« La création d'une zone à trafic limité est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre.

« IV. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III.

« V. – Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées, un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de véhicules, y compris de transport collectif de personnes, dont la circulation dans une zone à trafic limité ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées. »

M. Jacques Fernique. – Régression de la congestion, circulation des transports en commun ou des services de secours facilitée : il n'y a pas seulement les émissions polluantes qui justifient de limiter la circulation. C'est pourquoi nous voulons créer des zones à trafic limité, comme il en existe en Italie.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Il n'est pas opportun de créer un autre zonage. Nous avons trouvé un équilibre en commission sur les ZFE. Ne le modifions pas.

En outre, les maires ont les compétences nécessaires pour régler la circulation. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Ces zones existent déjà, par exemple à Grenoble et Nantes. La LOM a levé le principal frein, en autorisant le maire à réserver des voies de façon permanente. Retrait ?

L'amendement n°475 est retiré.

Mme le président. – Amendement n°15 rectifié bis, présenté par MM. Fernique et Benarroche, Mme Benbassa, M. Dantec, Mme de Marco, MM. Dossus, Gontard, Haye, Kern, Labbé, Marchand et Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mme Taillé-Polian.

Après l'article 27

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 2213-5 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-5-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-5-.... – Dans les zones à faibles émissions mobilité mentionnées à l'article L. 2213-4-1, le maire peut, par arrêté motivé, interdire à certaines heures l'accès de tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes et qui ne sont pas équipés de systèmes avancés capables de détecter les usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule en vue d'avertir le conducteur de leur présence et de le mettre en mesure d'éviter une collision.

« Les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes font l'objet d'une identification attestant de la présence à leur bord des systèmes mentionnés au premier alinéa du présent article.

« Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. »

M. Jacques Fernique. – Dans ma vie de cycliste, mes plus grandes frayeurs sont venues des angles morts des bus ou des poids lourds. Mon expérience d'enseignant pour l'attestation scolaire d'éducation routière confirme la gravité du problème. A Paris, la moitié des accidents mortels de cyclistes résulte d'une collision avec un poids lourd.

Comme la ceinture de sécurité en son temps, les dispositifs d'alerte de la présence d'un usager vulnérable sauveront des vies. Cet amendement accélère l'obligation d'en disposer, prévue pour les véhicules neufs en 2024. Ils pourraient être rendus obligatoires dans les ZFE aux heures de pointe.

Mme le président. – Amendement identique n°647, présenté par Mme Apourceau-Poly et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

M. Gérard Lahellec. – Cet amendement donne la possibilité au maire de restreindre dans les ZFE la circulation des poids lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables, à certaines heures. Il faut une incitation pour les professionnels. L'Assemblée nationale a voté un amendement du Gouvernement instituant un bonus qui en réduit le coût d'achat.

Mme le président. – Amendement identique n°1029 rectifié, présenté par MM. Gold, Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre, M. Guérini, Mme Guillotin, M. Guiol, Mme Pantel et MM. Requier et Roux.

M. Henri Cabanel. – Sachez que 10 % des décès de piétons et 8 % des cyclistes sont dus aux angles morts des poids lourds.

Mme le président. – Amendement identique n°1562, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Mme Martine Filleul. – Dans les ZFE, le maire doit pouvoir restreindre la circulation de poids lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables à certaines heures.

L'Union européenne a rendu ces dispositifs obligatoires pour les véhicules neufs d'ici 2024. Nous proposons d'accélérer cette mise en œuvre et de permettre aux maires d'anticiper, pour la sécurité de tous.

Cet amendement reprend une proposition de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), du Club des Villes et Territoires Cyclables et de Vélo & Territoires.

Mme le président. – Amendement identique n°2014 rectifié *bis*, présenté par M. L. Hervé, Mme Jacquemet, MM. Canévet et Bonnacarrère, Mmes Billon et Saint-Pé et MM. Hingray, J.M. Arnaud et de Belenet.

M. Loïc Hervé. – Défendu.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Ce n'est pas adapté et extrêmement difficile à contrôler. En outre, les maires ont déjà un pouvoir de police de la circulation.

Je préfère les incitations afin de créer des pistes sécurisées ou des installations techniques, comme le propose l'article 25. Enfin, les camions neufs seront équipés d'un mécanisme de détection dès 2024 - et pour certains dès 2022. Ces amendements sont donc satisfaits : avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous essayons de séparer les flux de voitures et de vélos. De nombreux débats ont déjà eu lieu et l'Union européenne a prévu une obligation pour 2024. Nous avons également prévu une surprime pour les véhicules équipés. Retrait ou avis défavorable.

Les amendements identiques n°15 rectifié bis, 647, 1029 rectifié, 1562 et 2014 rectifié bis ne sont pas adoptés.

ARTICLE 27 BIS AA

Mme le président. – Amendement n°1335 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre, MM. Gold, Guérini et Guiol, Mme Pantel et M. Requier.

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au troisième alinéa, après le mot : « variés », sont insérés les mots : « dans le respect du code de la route » ;

M. Henri Cabanel. – La multiplication des nouveaux moyens de locomotion individuels alternatifs constitue un enjeu de sécurité majeur pour tous les usagers de la route. En l'absence de permis de conduire, une augmentation du nombre d'accidents est à craindre.

C'est pourquoi il est proposé de sensibiliser les futurs usagers de la route aux règles essentielles du code de la route, en même temps que l'apprentissage de la pratique du vélo dans l'espace public.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cette précision ne vise pas directement le vélo mais l'enseignement du premier degré. Dans les faits, l'apprentissage du vélo se fait déjà dans le respect du code de la route. Il n'est pas nécessaire de le préciser : retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Satisfait par le code de l'éducation. Retrait ?

L'amendement n°1335 rectifié est retiré.

Mme le président. – Amendement n°2276, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Alinéas 7 et 8

Remplacer ces alinéas par un paragraphe ainsi rédigé :

II. – Dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport faisant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage mentionné au premier alinéa de l'article L. 312-13-2 du code de l'éducation. Ce rapport porte notamment sur le déploiement qualitatif et quantitatif du dispositif ; il précise sa diffusion auprès des publics fragiles et prioritaires, ainsi que la part des enfants issus de foyers situés sous le seuil de pauvreté touchés par le dispositif, et la part des enfants au sein d'un foyer résidant dans une commune multipolarisée touchés par le dispositif.

L'amendement rédactionnel n°2276, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 27 bis AA, modifié, est adopté.

ARTICLE 27 BIS A

Mme le président. – Amendement n°312 rectifié *bis*, présenté par Mme Lavarde, MM. Longuet, Savary et de Nicolaÿ, Mme Procaccia, MM. Brisson, Bascher et Burgoa, Mme Deromedi, M. Genet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Klinger, Piednoir, Houpert, H. Leroy, Segouin, Sido, Rojouan, Charon, Rapin, Gremillet, Husson et Saury, Mme Di Folco, M. Mouiller, Mme Gosselin et MM. Bouloux, Babary et Savin.

Rédiger ainsi cet article :

I. – Après la première phrase de l'article L. 1214-2-1 du code des transports, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ce volet comprend un schéma directeur des itinéraires cyclables, prenant en compte la faisabilité technique et financière, hiérarchisé en fonction de l'évaluation des besoins et garantissant la continuité des parcours. »

II. – Au deuxième alinéa de l'article L. 228-3 du code de l'environnement, les mots : « des orientations des

plans de mobilité et » sont remplacés par les mots : « des schémas directeurs des itinéraires cyclables prévus à l'article L. 1214-2-1 du code des transports, des orientations des plans ».

Mme Christine Lavarde. – Dans sa rédaction actuelle, cet article obligerait une collectivité territoriale située dans une ZFE à réaliser des pistes cyclables sur toutes les voiries hors agglomération, dans un rayon de cinq kilomètres.

Or la jurisprudence administrative écarte quasi systématiquement la notion d'impossibilité technique et financière en matière de mobilité et d'accessibilité. Une collectivité pourrait donc être amenée à renoncer à des travaux de maintenance sur une voirie ou un ouvrage d'art du fait de la disproportion du coût de l'aménagement cyclable induit par rapport aux travaux envisagés.

Notre amendement fait coïncider le réseau cyclable dans les ZFE avec le schéma directeur des itinéraires cyclables.

Mme le président. – Amendement identique n°794 rectifié, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

M. Jacques Fernique. – Cet amendement proposé par France urbaine donne clairement la main aux élus pour définir la stratégie. Mieux vaut cela qu'un mécanisme automatique dysfonctionnel.

Mme le président. – Amendement identique n°1168 rectifié *bis*, présenté par MM. Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre et MM. Gold, Guérini, Requier et Roux.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Le code de l'environnement considère que le besoin de piste cyclable est réputé avéré lorsqu'il est inscrit aux orientations du plan de mobilité.

Cet article va plus loin : il vise un périmètre de cinq kilomètres autour d'une ZFE, « sauf impossibilité technique et financière ». Or cela peut ne pas correspondre aux besoins.

Notre amendement introduit plus de souplesse pour les collectivités territoriales en précisant que le besoin est avéré lorsque l'aménagement est inscrit au schéma directeur des itinéraires cyclables.

Mme le président. – Amendement identique n°1209 rectifié, présenté par Mme de La Provôté et les membres du groupe Union Centriste.

M. Jean-Pierre Moga. – Avec cet amendement, l'obligation de réaliser des aménagements cyclables ne s'appliquerait pas de manière systématique, mais au regard d'un schéma directeur des itinéraires cyclables.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Ces amendements rééquilibrent l'article, conformément aux alertes qui nous ont été adressées. En l'état, il aurait conduit à des opérations peu opportunes et pourrait

décourager des élus d'effectuer des aménagements en raison d'un coût trop élevé.

Avis favorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – L'article 27 bis A est mesuré, puisque l'obligation ne s'applique pas en cas d'impossibilité technique ou financière : avis défavorable.

Les amendements identiques n°312 rectifié bis, 794 rectifié, 1168 rectifié bis et 1209 rectifié sont adoptés et l'article 27 bis A est ainsi rédigé.

Article 27 BIS B

Mme le président. – Amendement n°2155, présenté par le Gouvernement.

Au début

Ajouter un paragraphe ainsi rédigé :

.... – La première phrase du deuxième alinéa du 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est remplacé par deux phrases ainsi rédigées : « Ce plan d'action comporte notamment une étude d'opportunité portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité. Cette étude dont le contenu expose les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus, évalue la pertinence d'une zone à faibles émissions mobilité au regard des objectifs énoncés dans le plan d'action qualité de l'air du plan climat-air-énergie territorial. »

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Cet amendement, travaillé avec les collectivités de la métropole du Grand Paris, simplifie la mise en œuvre des ZFE et diminue le risque de contentieux susceptibles de la retarder.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Avis favorable.

L'amendement n°2155 est adopté.

L'article 27 bis B, modifié, est adopté.

ARTICLE 27 BIS C

Mme le président. – Amendement n°1502, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

I. – Alinéa 2

Supprimer les mots :

notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre

II. – Alinéa 5

Compléter la fin de cet alinéa par les mots :

notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre

Mme Angèle Prévaille. – La commission a adopté un amendement du rapporteur précisant que les informations environnementales devaient concerner les émissions de gaz à effet de serre et obligeant les services numériques d'assistance au déplacement à

classer les itinéraires suggérés selon leur impact environnemental.

Cet amendement vise l'alinéa 5 plutôt que l'alinéa 2.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Avis favorable à cette précision bienvenue.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Sagesse.

L'amendement n°1502 est adopté.

L'article 27 bis C, modifié, est adopté.

L'article 27 bis est adopté, de même que l'article 28.

ARTICLE 28 BIS

Mme le président. – Amendement n°1657, présenté par MM. Jacquin et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. J. Bigot, Montaugé et Kanner, Mmes Briquet et Bonnefoy, MM. Dagbert, Gillé et Houllégatte, Mmes Prévaille, Artigal et Blatrix Contat et MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla et Tissot.

Après le mot :

taxis,

insérer les mots :

aux voitures de transports avec chauffeur

M. Jean-Jacques Michau. – Nous proposons que les voitures de transport avec chauffeur (VTC), qui contribuent au développement des mobilités partagées, puissent accéder, comme les taxis, aux voies réservées instituées dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Les voies olympiques et paralympiques doivent être empruntées par un nombre limité de véhicules. Retrait ou avis défavorable.

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

L'amendement n°1657 est retiré.

L'article 28 bis est adopté.

ARTICLE 29

M. Marc Laménie. – Le ferroviaire me passionne. La région est l'autorité responsable des transports ferroviaires régionaux. La Cour des comptes, en octobre 2019, fait état d'un soutien de 3,3 milliards d'euros des régions pour le renouvellement du matériel roulant des TER entre 2012 et 2017. Les deniers publics couvrent 88 % des coûts des TER. Soutenons l'usage du ferroviaire, plutôt que le transport individuel. Je voterai cet article.

Mme le président. – Amendement n°633, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Alinéa 4

Rétablir le b dans la rédaction suivante :

« b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Dans le cadre de la libre administration des collectivités territoriales, Île-de-France Mobilités adopte des barèmes tarifaires incitant les usagers à privilégier le recours aux transports collectifs plutôt qu'aux transports individuels et favorisant l'intermodalité ; »

II. – Alinéa 7

Rétablir le b dans la rédaction suivante :

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Dans le cadre de la libre administration des collectivités territoriales, la région adopte des barèmes tarifaires incitant les usagers à privilégier le recours aux transports collectifs plutôt qu'aux transports individuels et favorisant l'intermodalité. »

M. Gérard Lahellec. – Nous rétablissons une notion supprimée en commission au nom de la liberté des exécutifs régionaux. Cela s'entend, mais il ne suffit pas de restreindre la circulation automobile lors des pics de pollution – il faut aussi réduire le tarif des transports en commun. Nous voulons marcher sur nos deux jambes.

Mme le président. – Amendement n°1503, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

I. – Alinéa 4

Rétablir le b dans la rédaction suivante :

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Île-de-France Mobilités adopte des barèmes tarifaires incitant les usagers à privilégier le recours aux transports collectifs plutôt qu'aux transports individuels et favorisant l'intermodalité ; ».

II. – Alinéa 7

Rétablir le b dans la rédaction suivante :

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « La région adopte des barèmes tarifaires incitant les usagers à privilégier le recours aux transports collectifs plutôt qu'aux transports individuels et favorisant l'intermodalité. »

Mme Martine Filleul. – La commission a adopté un amendement du rapporteur supprimant l'obligation pour les régions ou pour Île-de-France Mobilités de mettre en place des barèmes tarifaires incitant les usagers à privilégier le recours aux transports collectifs plutôt qu'aux transports individuels et à favoriser l'intermodalité.

Nous la rétablissons, conformément aux recommandations de la Convention citoyenne.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – S'entendre dire par la Convention citoyenne qu'il faut soutenir le ferroviaire a quelque chose, pour les régions, d'assez cocasse... Elles ne l'ont pas attendue pour le faire, puisqu'elles financent à 88 % le TER ! (*Mme Sophie Primas approuve.*)

Au contraire, la Cour des comptes leur reproche d'investir autant et de pratiquer une tarification avantageuse. M. Lahellec, qui fut vice-président d'une région qui a beaucoup fait pour les transports, le sait mieux que moi. Ne restreignons pas la liberté tarifaire des régions. Avis défavorable aux deux amendements.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Avis favorable à l'amendement n°1503 ; retrait de l'amendement n°633 à son profit.

M. Olivier Jacquin. – Merci, monsieur le ministre, pour votre avis favorable. Toutes les régions subventionnent fortement les TER. Si l'on lançait un débat sur la gratuité dans les transports, il y aurait des avis très tranchés.

Mme Sophie Primas. – C'est sûr !

M. Olivier Jacquin. – Ce n'est pas parce que les TER sont subventionnés en moyenne à 75 % que cet amendement n'a pas son utilité, d'autant que les régions s'occupent de toutes sortes de transports.

Il faut inscrire dans la loi que les transports collectifs reviennent moins cher à l'utilisateur que l'utilisation de son véhicule individuel.

L'amendement n°633 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°1503.

Mme le président. – Amendement n°113 rectifié, présenté par M. Sautarel, Mme Ventalon, MM. Mouiller, Darnaud et C. Vial, Mme Lassarade, MM. Laménie, Grand, Genet, Bouchet, Bacci, Bonnus et Segouin, Mme Garriaud-Maylam, MM. Brisson et Anglars, Mme Deromedi et MM. Daubresse, Burgoa, J.M. Boyer, Gremillet et Rojouan.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après le 2° du I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Un barème tarifaire différencié prend notamment en compte l'impact du véhicule sur la pollution atmosphérique et sur la fluidité de la circulation pour la fixation du montant de la redevance de stationnement due par les usagers des services de partage de véhicules, cycles et engins permettant le déplacement de personnes, accessibles en libre-service sur la voie publique, et relevant de la définition des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route. »

M. Stéphane Sautarel. – Le montant de la redevance de stationnement doit pouvoir tenir compte de la situation particulière des véhicules à très faibles émissions mis à la disposition des usagers par des opérateurs de services de partage, comme le recommande le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – La possibilité de moduler la redevance de stationnement selon le véhicule existe déjà. En faire une obligation n'est pas

souhaitable, d'autant que de nombreuses villes s'en sont déjà saisies. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Paris, Nice, Aix-en-Provence pratiquent déjà la gratuité pour tous les véhicules électriques. Cet amendement est satisfait. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°113 rectifié est retiré.

L'article 29 est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 29

Mme le président. – Amendement n°1551, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le II de l'article L. 1231-3 du code des transports, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« – Dès la promulgation de la loi n° du portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, la région se fixe comme objectif d'assurer une uniformisation des titres de transports pour aboutir à une carte multimodale permettant l'utilisation de tous les types de transports publics qu'elle a la charge d'organiser conformément aux 1° et 2° du I. »

M. Jean-Claude Tissot. – Inspiré par une proposition de la Convention citoyenne, cet amendement supprime l'un des principaux freins à l'intermodalité des services de transport que constitue l'hétérogénéité des titres de transport.

L'intermodalité des transports est bénéfique écologiquement car elle généralise les transports en commun sur les longs trajets et favorise ainsi les mobilités propres. Une carte multimodale est donc nécessaire.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – La multiplication des titres de transport est en effet un frein à l'intermodalité. Plusieurs régions ont mis en place des titres de transport unique, sans attendre la Convention citoyenne. Avis favorable néanmoins, pour encourager la démarche.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous avons eu ce débat lors de l'examen de la LOM. Un programme de plusieurs millions d'euros a été lancé pour développer les cartes multimodales. Votre amendement est donc satisfait : retrait ?

L'amendement n°1551 est adopté et devient un article additionnel.

Mme le président. – Amendement n°286 rectifié ter, présenté par Mmes Estrosi Sassone, Dumas, Bonfanti-Dossat, Lopez, Richer, Malet, Joseph, Deroche et Delmont-Koropoulis, MM. J.M. Boyer, Duplomb, Daubresse, Savary, Mouiller et Piednoir, Mmes Gosselin, Garriaud-Maylam et Raimond-Pavero, MM. Cadec, Panunzi et Genet,

Mmes Canayer et Gruny, MM. Vogel, Rojouan, B. Fournier, Charon, Sido, Laménie, D. Laurent, Pellevat, Courtial, Karoutchi, Chaize, Burgoa, Lefèvre et Brisson, Mmes Chain-Larché et Demas, M. Chatillon, Mmes Lassarade, Deromedi et Thomas, MM. Sautarel, Belin, Bouchet, Perrin, Rietmann, Cuypers, Gremillet, Bouloux, Babary et Rapin, Mme Di Folco, M. C. Vial et Mme Imbert.

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 5° de l'article L. 2121-17-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Dans le contrat de délégation de service public figure obligatoirement la création d'un mécanisme automatique de réduction du montant des abonnements aux trains régionaux en cas de non-atteinte durable des objectifs de régularité assignés au transporteur par l'autorité organisatrice des transports mesurée sur la base des données mentionnées à l'article L. 1211-5. Ce contrat prévoit également, sur cette même base, une modulation des subventions d'exploitation attribuées aux exploitants ferroviaires dont les performances sont insuffisantes au regard des objectifs de qualité. »

Mme Dominique Estrosi Sassone. – Les Français doivent davantage utiliser le train, même si l'offre ferroviaire n'est hélas pas toujours à la hauteur. Nous proposons de moduler les subventions d'exploitation attribuées aux exploitants ferroviaires dont les performances sont insuffisantes et de réduire les prix des abonnements en cas de qualité de service défaillante.

En 2019, seulement 81,2 % des TER sont arrivés à l'heure, 9,7 % n'ont pas circulé et 9,1 % sont arrivés avec un retard de plus de cinq minutes. Ces résultats qui ne montrent aucun progrès notable depuis une dizaine d'années doivent être améliorés.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Les retards et annulations de TER sont un frein au report modal. Le mécanisme que vous proposez est bienvenu, et conforme aux préconisations de la Cour des comptes. Certaines régions le font déjà, notamment la vôtre. Mais vous pensez aux autres, et c'est bien généreux de votre part, d'où mon avis favorable. *(Sourires)*

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Les conditions d'exploitation prévoient déjà de tels mécanismes. Retrait ?

M. Jérôme Bascher. – Quel est le pourcentage des voyageurs qui ne sont pas à l'heure ? Dans les Hauts-de-France, ce sont les trains du matin et du soir, bondés, qui sont en retard, pas celui de 14 h 02... Monsieur le ministre, vous nous dites sans cesse que tout va bien : circulez, il n'y a rien à voir ! Mais justement, nous voudrions bien que les trains circulent ... *(Sourires)*

L'amendement n°286 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

Mme le président. – Amendement n°166 rectifié, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La seconde phrase du b du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts est supprimée.

II. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est complété par une phrase ainsi rédigée : « Cette prise en charge est obligatoire pour les employeurs qui emploient au moins onze salariés. »

III. – La perte de recettes résultant pour l'État des I et II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale des I et II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Gérard Lahellec. – Il s'agit de rendre obligatoire le forfait mobilité durable pour les entreprises de plus de onze salariés, aujourd'hui facultatif. Cela encouragerait le report modal.

Mme le président. – Amendement n°549 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Bilhac, Cabanel, Gold, Guiol, Requier et Roux, Mmes M. Carrère et N. Delattre, M. Guérini et Mmes Guillotin et Pantel.

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À la seconde phrase du b du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts, après le mot : « salariés », sont insérés les mots : « en application de l'article L. 3261-3 du même code ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Si le forfait mobilité durable peut être cumulé avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun, il n'est pas mis en place car le plafond fiscal est fixé à 500 euros par an et par salarié - alors que le Passe Navigo en Île-de-France coûte entre 717 et 827 euros.

Notre amendement exclut la participation de l'employeur à l'abonnement du calcul de l'avantage fiscal. Il favorise l'intermodalité et la cohésion territoriale en permettant la prise en charge des frais liés au rabatement vers une gare.

Mme le président. – Amendement identique n°597 rectifié, présenté par Mme Paoli-Gagin, MM. Decool, Guerriau et Lagourgue, Mme Mélot et MM. Menonville, Capus et A. Marc.

Mme Vanina Paoli-Gagin. – Défendu.

Mme le président. – Amendement identique n°638 rectifié, présenté par Mme Apourceau-Poly et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

M. Gérard Lahellec. – Défendu.

Mme le président. – Amendement n°977 rectifié *ter*, présenté par MM. Fernique et Benarroche, Mme Benbassa, MM. Dantec et Daubresse, Mme de Marco, MM. Dossus, Gontard, Haye, Labbé et Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mme Taillé-Polian.

M. Jacques Fernique. – Le forfait mobilité durable a permis des progrès indéniables mais il souffre de trois défauts : il n'est que facultatif, le cumul est plafonné et, enfin, les secteurs publics et privés ne disposent pas des mêmes avantages.

Mme le président. – Amendement identique n°1725, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Défendu.

Mme le président. – Amendement identique n°2009 rectifié, présenté par MM. L. Hervé et Kern, Mme Jacquemet, MM. Canévet et Bonnacarrère, Mmes Billon et Férat, MM. Levi, Hingray, Détraigne et J.M. Arnaud, Mme Morin-Desailly, M. de Belenet et Mme de La Provôté.

M. Loïc Hervé. – Défendu.

Mme le président. – Amendement n°1860 rectifié, présenté par M. Jacquin.

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le b du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au premier alinéa du présent b, lorsque la prise en charge des frais de transports personnels engagés par les salariés en application de l'article L. 3261-3-1 du code du travail est cumulée avec la prise en charge prévue à l'article L. 3261-2 du même code, l'avantage résultant de ces deux prises en charge ne peut dépasser le montant maximum entre 600 € par an et le montant de l'avantage mentionné au a du présent 19° ter ; »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due

concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Joël Bigot. – Le forfait mobilité durable est un levier important des politiques de report modal.

Dans le secteur privé, la participation de l'employeur et l'abonnement de transport en commun peuvent se cumuler, mais l'avantage fiscal résultant des deux aides ne peut dépasser 500 euros par an et par salarié.

Or, lorsque les salariés utilisent à la fois les transports en commun et le vélo, ou encore les TER et le covoiturage, ce forfait couvre tout juste l'abonnement aux transports en commun. Cet amendement porte donc le plafond de l'avantage fiscal à 600 euros.

Mme le président. – Amendement identique n°1966, présenté par Mme Muller-Bronn.

Mme Laurence Muller-Bronn. – Défendu.

Mme le président. – Amendement identique n°2273, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cet amendement porte le plafond de l'avantage fiscal de 500 à 600 euros par an et par salarié. Il faut en outre qu'il en aille de même pour la fonction publique territoriale.

Mme le président. – Amendement n°979 rectifié *ter*, présenté par MM. Fernique et Benarroche, Mme Benbassa, MM. Dantec et Daubresse, Mme de Marco, MM. Dossus, Gontard, Haye, Labbé et Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mme Taillé-Polian.

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est ainsi modifié :

1° À la première phrase, les mots : « peut prendre » sont remplacés par le mot : « prend » ;

2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« L'obligation de prise en charge prévue au premier alinéa entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022. Dans les entreprises de moins de cinquante salariés, elle entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Avant ces dates, l'employeur peut prendre en charge ces frais dans les conditions définies par le présent article.

« Dans les entreprises de moins de onze salariés, la prise en charge prévue au premier alinéa est facultative. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Jacques Fernique. – Cet amendement vise à généraliser le forfait mobilité durable dans les entreprises de plus de onze salariés de façon progressive : à compter de 2022 pour les entreprises de plus de cinquante salariés et de 2023 pour celles de onze salariés et plus. Il resterait facultatif pour les petites entreprises.

Mme le président. – Amendement identique n°1150 rectifié *bis*, présenté par MM. Corbisez, Cabanel, Gold, Guiol, Requier et Roux, Mmes M. Carrère et Guillotin et M. Bilhac.

M. Henri Cabanel. – Défendu.

Mme le président. – Amendement n°639 rectifié, présenté par Mme Apourceau-Poly et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est ainsi modifié :

1° À la première phrase, les mots : « peut prendre » sont remplacés par le mot : « prend » ;

2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« L'obligation de prise en charge prévue au premier alinéa entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022. Dans les entreprises de moins de cinquante salariés, elle entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Au sein de la fonction publique territoriale, elle entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Avant ces dates, l'employeur peut prendre en charge ces frais dans les conditions définies par le présent article.

« Dans les entreprises de moins de onze salariés, la prise en charge prévue au premier alinéa est facultative. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Gérard Lahellec. – Cet amendement rend obligatoire le forfait mobilité durable dans le but de modifier profondément les habitudes de transport des salariés.

Mme le président. – Amendement identique n°978 rectifié *ter*, présenté par MM. Fernique et Benarroche, Mme Benbassa, MM. Dantec et Daubresse, Mme de Marco, MM. Dossus, Gontard, Haye, Labbé et

Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mme Taillé-Polian.

M. Jacques Fernique. – La mise en place du forfait mobilité durable est facultative au sein de la fonction publique territoriale et du secteur privé, mais obligatoire dans le reste de la fonction publique. Généralisons ce mécanisme.

Mme le président. – Amendement identique n°1149 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Cabanel et Gold, Mme Guillotin et MM. Guiol, Requier, Guérini et Roux.

M. Henri Cabanel. – Cet amendement prévoit de généraliser et d'améliorer le forfait mobilité durable.

Mme le président. – Amendement identique n°1549, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Joël Bigot. – Défendu.

L'amendement identique n°2010 rectifié n'est pas défendu.

Mme le président. – Amendement n°725 rectifié bis, présenté par Mmes Prévile, Monier, Rossignol, Jasmin et Conway-Mouret.

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Cette prise en charge est obligatoire pour les employeurs qui emploient au moins onze salariés. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme Angèle Prévile. – Le forfait mobilité durable doit devenir obligatoire pour les entreprises de plus de onze salariés, tout en conservant son caractère facultatif pour les plus petites.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Les amendements qui visent à rendre le forfait mobilité obligatoire me semblent prématurés : laissons les entreprises s'emparer de ce dispositif dans les accords d'entreprise ou de branche. Je partage l'objectif de renforcer le cumul entre le forfait mobilité durable et l'abonnement aux transports en commun, mais la rédaction proposée n'est pas opérante.

C'est pourquoi je vous propose d'adopter mon amendement n°2273, identique aux amendements n°1966 et 1860 rectifié, qui augmente le plafond de l'avantage fiscal en cas de cumul.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Ce dispositif est récent, les décrets d'application ayant été publiés en mai 2020 : il est trop tôt pour le rendre obligatoire. En outre, une étude de l'Ademe est en cours.

La loi prévoit déjà un cumul et le plafond de l'avantage fiscal a été relevé de 400 à 500 euros lors de la dernière loi de finances. L'équilibre me semble donc acceptable. Enfin, nous examinerons la question du secteur public en juillet.

Retrait ou avis défavorable à l'ensemble de ces amendements.

L'amendement n°166 rectifié n'est pas adopté.

Les amendements identiques n°549 rectifié, 597 rectifié, 638 rectifié, 977 rectifié ter, 1725 et 2009 rectifié ne sont pas adoptés.

Les amendements identiques n°1860 rectifié, 1966 et 2273 sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Les amendements identiques n°979 rectifié ter et 1150 rectifié bis ne sont pas adoptés.

Les amendements identiques n°639 rectifié, 978 rectifié ter, 1149 rectifié et 1549 ne sont pas adoptés.

L'amendement n°725 rectifié bis n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°313, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À l'article L. 3261-2 du code du travail, après le mot : « , proportion », sont insérés les mots : « qui atteint 100 % lorsque les salariés sont payés au salaire minimum de croissance tel que défini à l'article L. 3231-12 ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Gérard Lahellec. – Défendu.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°313 est retiré.

ARTICLE 29 BIS A

M. Marc Laménie. – En empruntant les transports publics ferroviaires, nos concitoyens démontrent leur attachement à l'environnement. Mais le coût des billets est encore parfois trop élevé pour certains usagers. Le taux de TVA applicable est de 10 %. Notre rapporteur va nous proposer de le réduire à 5,5 % : cela renforcera l'attractivité du train qui connaît une baisse de trafic, liée à la crise sanitaire et au télétravail. Cette diminution du taux de TVA – qui, ne l'oublions pas, est la première ressource fiscale du budget – réduirait le prix des billets de plus de 4 %.

M. Didier Rambaud. – Je suis contre les débats sur la réduction de TVA en dehors des lois de finances.

On le sait, la TVA est la première recette du budget de l'État : il est difficile d'y toucher. En outre, je ne crois pas un instant qu'une telle baisse aura un impact sur le prix payé par l'utilisateur. Souvenons-nous de la baisse de TVA sur les restaurants, qui n'a eu aucune répercussion sur les prix.

Mme Sophie Primas. – Et l'emploi ?

M. Didier Rambaud. – Je ne crois pas que le consommateur y ait trouvé son compte.

Mme le président. – Amendement n°481 rectifié, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Rédiger ainsi cet article :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 bis est complété par un N ainsi rédigé :

« N. – Les billets de train et les transports publics réguliers de voyageurs, à l'exception du transport aérien. » ;

2° Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exception des billets de train et des transports publics réguliers des voyageurs ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Jacques Fernique. – Assurément, le transport en commun est un produit de première nécessité ; c'est une dépense obligée pour les ménages qui n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule et son développement est indispensable face à l'urgence climatique.

La commission propose une baisse de TVA à 5,5 % sur le train. Notre amendement l'élargit à l'ensemble des transports publics en commun, comme l'a récemment fait l'Allemagne dans le cadre de son plan climat.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je partage votre objectif mais la commission a souhaité envoyer

un signal fort en direction du transport ferroviaire afin d'inciter au report modal de l'avion vers le train. Outre le symbole, il est nécessaire que ce mode de transport soit relancé après la pandémie que nous venons de subir. Retrait ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Sur les dix prochaines années, l'État va investir 75 milliards d'euros dans le ferroviaire. Par ailleurs, nous avons demandé à la SNCF la transparence tarifaire et une politique de petits prix.

Enfin, les transports ferroviaires en concurrence avec l'avion doivent être traités équitablement. Retrait ou avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Je salue la position du rapporteur qui a repris en commission notre amendement au projet de loi de finances.

L'objet n'est pas le même que lors de la baisse de TVA dans la restauration. Il y a eu des efforts en faveur du ferroviaire mais, ici, il s'agit d'appliquer le principe du pollueur-payeur : il faut que l'utilisateur soit vraiment incité à se reporter sur le ferroviaire. Comme il faut aller encore plus loin, nous voterons cet amendement.

L'amendement n°481 rectifié n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1754 rectifié, présenté par M. Darnaud, Mme Ventalon, MM. L. Hervé et B. Fournier, Mme Chauvin, MM. Perrin, Rietmann et Hugonet, Mme Muller-Bronn, MM. Grand et Burgoa, Mme Pluchet, MM. de Nicolay, D. Laurent et Courtial, Mmes Belhiti, Gruny et Demas, MM. Chaize et Allizard, Mme Deromedi, M. Genet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Charon, Rapin et Brisson, Mme Imbert, MM. Pointereau et Segouin, Mme Di Folco, M. Bouchet, Mme Joseph, M. Houpert, Mmes Schalck, Gosselin et Canayer, MM. Sol et Savin et Mmes Boulay-Espéronnier et M. Mercier.

I. - Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

« N. - Les transports de voyageurs collectifs, à l'exception du transport aérien » ;

II. - Alinéa 4

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

2° Le b quater de l'article 279 est ainsi rédigé :

« b quater. Le transport aérien » ;

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme Laurence Muller-Bronn. – Défendu.

Mme le président. – Amendement n°1504, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

I. – Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et les billets pour les transports publics collectifs de voyageurs, qu'ils soient guidés, routiers ou fluviaux

II. – Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que ceux des transports publics collectifs de voyageurs, qu'ils soient guidés, routiers ou fluviaux

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Jean-Claude Tissot. – Nous étendons le taux de TVA à 5,5 % à l'ensemble des transports publics collectifs de personnes, y compris routiers et fluviaux, conformément à ce qu'a proposé la Convention citoyenne sur le climat.

Mme le président. – Amendement n°1133 rectifié, présenté par M. Mandelli.

I. – Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Les billets d'autobus pour le transport des voyageurs. » ;

II. – Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

et à l'exception des billets d'autobus pour le transport des voyageurs

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Didier Mandelli. – Je propose de réduire la TVA sur les bus. Les bus mis en place par Emmanuel Macron, alors ministre de l'économie, ont rencontré un succès certain, notamment auprès des jeunes qui n'ont pas les moyens de prendre le TGV.

Néanmoins, connaissant son sort, je retirerai mon amendement.

Mme le président. – Amendement n°1089 rectifié, présenté par M. Dantec et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

, hors transport aérien

M. Ronan Dantec. – Je propose d'augmenter à 20% le taux de TVA sur les billets d'avion des vols

domestiques afin de rééquilibrer la concurrence entre train et avion.

Si la convention de Chicago de 1944, que l'on cite à tort et à travers, exempte de toute taxe le carburant aérien destiné aux vols internationaux, elle n'empêche pas la taxation des vols domestiques, comme le pratiquent les États-Unis et le Japon. En France, pourtant, le carburant utilisé pour les vols intérieurs est totalement exonéré de TIPCE. Le transport aérien bénéficie de surcroît, d'une TVA à 10 %.

Cette augmentation ne s'appliquerait pas aux vols à destination et en provenance des territoires d'outre-mer et de la Corse : nous sommes soucieux de l'aménagement et de la continuité du territoire.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je partage l'objectif des amendements n°1754 rectifié, 1504 et 1133 rectifié mais la commission a souhaité envoyer un signal fort en direction du train. En outre, je ne pense pas que le Gouvernement fera d'effort en faveur des cars, même s'ils s'appellent « Macron ». Retrait ou avis défavorable.

Le secteur aérien est déjà fortement taxé et cette surfiscalisation risque d'obérer les capacités des compagnies aériennes à renouveler leur flotte, ce qui est la clé de la décarbonation. Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°1089 rectifié.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous allons investir 75 milliards dans le ferroviaire, dont 35 milliards au titre de la reprise de la dette de la SNCF, 5 milliards de recapitalisation du fait du covid, 3 milliards pour la régénération du réseau, soit 50 % de plus que lors de la décennie précédente, et je ne parle pas du plan de régénération des petites lignes ferroviaires ni de la relance du fret. Retrait ou avis défavorable.

Les billets d'avion sont déjà taxés, Monsieur Dantec : 47 euros de taxes sur les 89 euros d'un Paris-Nice. En outre, sur les trajets de moins de deux heures trente par le train, la Convention citoyenne a fait des propositions que nous avons reprises. Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°1089 rectifié.

L'amendement n°1754 rectifié est retiré.

L'amendement n°1504 n'est pas adopté.

L'amendement n°1133 rectifié est retiré.

M. Ronan Dantec. – Monsieur le ministre, l'argument des deux heures trente pour justifier un taux réduit n'est pas à la hauteur de l'enjeu.

L'amendement n°1089 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1455, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

I. – Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Les opérations de transport fluvial de marchandises. » ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Mme Martine Filleul. – Le ferroviaire et le fluvial sont les grands absents de ce projet de loi.

Le transport, responsable de 33 % des émissions, est le secteur le plus concerné par la transition énergétique. Pour atteindre les objectifs de réduction des émissions, il convient donc d'encourager les mobilités durables, dont le transport fluvial.

Avec ses 8 000 kilomètres de voies d'eau, la France est le pays européen qui compte le plus grand nombre de canaux navigables mais, paradoxalement, ceux-ci sont les moins fréquentés - alors que nos routes sont saturées.

Une TVA à 5,5 % sur le transport fluvial de marchandises favoriserait ce mode de transport, comme l'a demandé la Convention citoyenne.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – La commission veut faire un geste en direction du ferroviaire. Nous devons nous fixer des priorités.

Pour développer le fret fluvial, les articles 30 *bis* et 30 *ter* définissent une stratégie à cinq ans pour développer le transport de marchandises en France. En outre, le Gouvernement réalise d'importants investissements grâce à VNF. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous avons investi massivement dans le *continuum* maritime-portuaire et fluvial, *via* le plan de relance. Dans la convention passée avec VNF, nous avons prévu 3 milliards euros pour la filière du fret et de la plaisance. C'est le premier plan massif en faveur de ce secteur.

L'amendement n°1455 est retiré.

L'article 29 bis A est adopté.

ARTICLE 29 BIS B

Mme le président. – Amendement n°1152 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Gold et Bilhac, Mmes N. Delattre et Guillotin, MM. Guiol, Requier, Roux et Cabanel et Mme M. Carrère.

I. – Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé

« 5° Des voies de péages dédiées au covoiturage et aux transports collectifs. » ;

II. – Alinéa 4

Remplacer la référence :

4 °

par la référence :

5°

M. Jean-Pierre Corbisez. – Je salue l'adoption de cet article en commission. Nous vous proposons d'aller plus loin en prévoyant des voies de péages dédiées au covoiturage et aux transports collectifs lors du renouvellement des concessions autoroutières, comme le préconisait notre commission d'enquête.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cela ne semble pas opportun à ce stade : retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – L'État a fait le choix du flux libre pour les nouvelles concessions, comme pour la Route centre Europe Atlantique (RCEA). Pour les concessions existantes, les contrats signés s'appliquent. Retrait ?

L'amendement n°1152 rectifié est retiré.

L'article 29 bis B est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 29 bis B

Mme le président. – Amendement n°1649 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 29 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Pour tout nouveau contrat de concession autoroutière, ou de renouvellement, le Gouvernement négocie l'inscription dans le cahier des charges dudit contrat l'obligation pour les sociétés concessionnaires d'instaurer :

- une tarification différenciée selon les émissions de polluants atmosphériques des véhicules tels que définies par l'arrêté du 23 juin 2016 ;

- une tarification différenciée selon les horaires, accompagnée d'une politique de tarification sociale pour les usagers contraints de se déplacer aux heures de pointe ;

- des voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage, en fonction de la taille et de la géographie du réseau ;

- des places de parking dédiées au covoiturage en nombre suffisant et des gares routières d'intermodalités ;

- des bornes de recharge électrique et hydrogène en nombre suffisant sur les aires d'autoroutes ;

- toute autre mesure à même s'assurer une diminution de l'impact environnemental des infrastructures autoroutières.

II. – Les dispositions mentionnées au I sont précisées par décret en Conseil d'État.

Mme Angèle Prévile. – Il faudra revoir les contrats de concession lorsqu'ils arriveront à échéance afin de mieux prendre en compte les nouveaux usages de la route, d'introduire de la justice sociale pour les péages et d'inciter les automobilistes à utiliser les transports alternatifs aux véhicules thermiques individuels.

Envoyons dès maintenant un message clair aux sociétés concessionnaires : le renouvellement ou la renégociation de ces contrats devra comprendre des obligations d'innovation et de nouveaux services, comme le covoiturage.

Une tarification des péages différenciée pour les heures creuses inciterait les trafics non contraints à décaler leur passage.

Une telle évolution nécessite des mesures d'accompagnement social des personnes précaires contraintes d'utiliser leur voiture individuelle pour les trajets du quotidien.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Vos propositions semblent en partie satisfaites par le droit existant. Le Gouvernement peut-il le confirmer ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Effectivement. Un décret fixe à fin 2022 l'équipement en bornes de recharge de toutes les aires d'autoroute. Retrait ?

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement va au-delà des simples bornes de recharge électrique.

Certaines innovations vont très vite, comme le télépéage, d'autres moins. À la suite de la crise des gilets jaunes, on avait promis un million d'abonnements à tarifs dégressifs pour les usagers du quotidien contraints, or seuls 100 000 abonnements ont été proposés, d'après notre commission d'enquête sur les autoroutes.

D'où cet amendement qui rappelle les concessionnaires à leurs obligations, s'ils veulent obtenir le renouvellement de leurs contrats.

M. Alain Cazabonne. – Un jour de départ en vacances, 80 000 véhicules prennent la route de Paris à Marseille, or les bornes installées sur le trajet ne permettent de recharger que 20 000 véhicules par jour. Comment fait-on ? L'Allemagne, elle, a anticipé le problème.

Mme Angèle Prévile. – Les prochaines concessions devront prendre en compte ces propositions : tarifications différenciées, voies dédiées aux transports en commun... Le renouvellement des premières concessions n'aura lieu qu'en 2032, cela laisse aux concessionnaires du temps pour anticiper.

L'amendement n°1649 rectifié n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°118 rectifié bis, présenté par M. Sautarel, Mme Estrosi Sassone, MM. Savary et Rojouan, Mme Schalck, MM. Daubresse, Burgoa, J.M. Boyer, Gremillet, Bacci, Bonnus, Bouchet, Darnaud, Genet, Grand et Laménie, Mme Lassarade, M. Mouiller, Mme Ventalon,

MM. C. Vial, Segouin, Brisson et Anglars et Mme Deromedi.

Après l'article 29 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La première phrase du premier alinéa de l'article L. 1231-14 du code des transports est ainsi modifiée :

1° Après le mot : « autopartage », sont insérés les mots : « et la location de courte durée de véhicules » ;

2° Le mot : « est » est remplacé par le mot : « sont ».

M. Stéphane Sautarel. – Faute de définition juridique, la location de courte durée n'est pas prise en compte dans les trajectoires de verdissement des flottes d'entreprise, ce qui pénalise particulièrement l'électro-mobilité.

De la même manière, elle n'est pas éligible au forfait mobilité durable. Or la location de courte durée est pionnière dans le partage des véhicules : les 250 000 véhicules loués en courte durée sont utilisés par plus de quinze millions d'utilisateurs chaque année.

Cette activité répond en tout point à la définition de l'auto-partage du code des transports.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – L'auto-partage est une pratique vertueuse. En revanche, la location courte durée n'induit pas forcément l'utilisation de moins de véhicules. Je sais que les loueurs et le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) sont très favorables à cet amendement dont je ne connais pas les effets de bord. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – En l'état, votre amendement ne me semble pas apporter la clarification voulue. Je vous propose de vous rapprocher de mes services pour mieux définir la location de courte durée. À ce stade, retrait.

M. Stéphane Sautarel. – Je me tiens à votre disposition pour y retravailler.

L'amendement n°118 rectifié bis est retiré.

Mme le président. – Amendement n°170 rectifié, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 29 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le chapitre I^{er} du titre II bis de la deuxième partie du livre I^{er} du code général des impôts est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Taxes perçues pour le financement des infrastructures de transport

« Art. 1599 – I. – À compter du 1^{er} janvier 2022, il est institué au profit de l'État une taxe annuelle sur les surfaces de stationnement annexées à des locaux

commerciaux exerçant une activité de commerce de détail sur une surface de vente de plus de 2 500 mètres carrés.

« II. – Sont soumises à la taxe mentionnée au I les personnes privées et publiques propriétaires de surfaces de stationnement ou titulaires d'un droit réel portant sur celles-ci.

« La taxe est acquittée par le propriétaire, l'usufruitier, le preneur à bail à construction, l'emphytéote ou le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public constitutive d'un droit réel qui dispose, au 1^{er} janvier de l'année d'imposition, d'une surface taxable.

« III. – Le montant de la taxe est de 40 euros par mètre carré.

« IV. – Ces tarifs sont actualisés au 1^{er} janvier de chaque année en fonction du dernier indice du coût de la construction publiée par l'Institut national de la statistique et des études économiques. Les valeurs sont arrondies, s'il y a lieu, au centime d'euro supérieur.

« V. – Les redevables déposent une déclaration selon les modalités prévues au VII de l'article 231 ter du présent code.

« VI. – Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties et les sanctions relatifs à la taxe sont régis par les règles applicables en matière de taxe sur les salaires. »

II. – Le I article entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2022.

M. Gérard Lahellec. – Notre proposition apporte de nouvelles ressources à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) en taxant les places de stationnement des hypermarchés, soit 1,6 million d'emplacements.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je suis très tenté en tant qu'administrateur de l'Afitf... (*Sourires*) Retrait ou avis défavorable cependant afin de ne pas privilégier le commerce en ligne.

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

L'amendement n°170 rectifié n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1485 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 29 bis B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les soutiens qu'il compte mettre en œuvre en faveur du développement des mobilités durables dans les espaces peu denses afin de favoriser le développement de modes de déplacements bas carbone et alternatifs aux mobilités traditionnelles, encore

largement dominées dans ces espaces par la voiture individuelle.

Ce rapport étudie notamment la possibilité de financer les services de mobilités dans ces territoires peu denses en attribuant annuellement aux communautés de communes qui ont institué un versement transport et qui organisent un ou plusieurs services de mobilité, une part de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

M. Olivier Jacquin. – Lors de l'examen de la LOM, il était apparu que certains territoires manquaient d'entreprises de plus de onze salariés pour bénéficier du versement mobilité. Pour ces territoires, M. Mandelli avait proposé de prélever une fraction de TICPE, mais l'amendement n'avait pas prospéré en CMP. J'ai repris cette disposition, mais me suis heurté à l'article 40. Je propose donc à défaut que le Gouvernement nous remette un rapport sur le sujet.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je connais vos travaux sur les territoires peu denses, monsieur Jacquin. Ils ne doivent pas être les oubliés de la transition écologique : avis favorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Je connais les travaux du sénateur Jacquin et j'ai confié une mission à Philippe Duron qui rendra ses conclusions à la fin du mois. Retrait ?

M. Didier Mandelli. – Dans le cadre de la LOM, nous avions prévu d'affecter une fraction de TICPE. La CMP avait achoppé sur ce point. Je suivrai l'avis de notre rapporteur.

L'amendement n°1485 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

L'article 29 bis demeure supprimé.

ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 29 bis (Supprimé)

Mme le président. – Amendement n°223 rectifié, présenté par Mme N. Delattre, MM. Bilhac et Cabanel, Mme M. Carrère, MM. Corbisez, Gold et Guérini, Mme Guillotin, M. Guiol, Mme Pantel et MM. Requier et Roux.

Après l'article 29 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Pour les déplacements de longue distance, l'État favorise la relance et le développement du transport par voie ferrée des véhicules accompagnés au regard de son intérêt pour les enjeux climatiques et de sécurité routière, et ce conformément à l'article 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

M. Henri Cabanel. – La loi du 3 août 2009, dite Grenelle I, prévoit que le Gouvernement encourage le développement du service autotrain. Or, la SNCF l'a supprimé en 2020 au profit d'un transport des véhicules par camion ou par chauffeur, ce qui marque une régression environnementale.

En 2017, la SNCF se réjouissait pourtant de l'accueil de 30 % de nouveaux clients.

Cet amendement affirme que l'État s'engage à soutenir le rétablissement et la relance de l'autotrain, qui a toute sa place dans le cadre de la transition écologique.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Le développement de l'autotrain favorise le report modal. Que pense le Gouvernement de sa pertinence ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous avons pu relancer les secteurs en difficulté comme le train de nuit et le fret ferroviaire parce qu'il y avait une demande, qui n'existe pas pour l'autotrain. Les alternatives comme la location sont légion, à des coûts très compétitifs. Retrait ou avis défavorable.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Même avis.

L'amendement n°223 rectifié n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°165, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 29 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de développer et soutenir l'activité dite « auto-train » afin de favoriser le report modal de la route vers le rail.

Mme Éliane Assassi. – Permettez-moi d'enfoncer le clou : l'accord de Paris s'applique dès 2020, or la France peine à atteindre ses objectifs. Selon l'Observatoire Climat-énergie, les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) n'ont pas été atteints depuis 2016. Le secteur du transport a dépassé de 12,6 % son budget carbone en 2018.

Le ferroviaire, qui est écologique et assure le maillage du territoire, reste le parent pauvre de politiques publiques axées sur le tout-routier et le tout-aérien.

Le groupe CRCE souhaite la relance du service autotrain, qui a perdu 80 % de son trafic en trente ans, résultat d'une politique coupable de rétractation de l'offre. L'acheminement par camion et par chauffeur est une hérésie !

Cet amendement prévoit *a minima* une étude sur les perspectives de relance du service.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Avis défavorable. Les études existent, je vous les ferai parvenir.

L'amendement n°165 n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1648, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 29 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les douze mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente un rapport au Parlement détaillant les impacts environnementaux des infrastructures autoroutières et les actions des sociétés concessionnaires d'autoroutes visant à les réduire notamment pour préserver la continuité écologique.

M. Hervé Gillé. – Les sociétés autoroutières doivent publier chaque année un inventaire précis et actualisé des biens concédés, afin que l'État contrôle la bonne exécution des contrats, les tarifs des péages et anticipe au mieux l'état de ces biens à expiration des concessions.

Alors que le rapport de la commission d'enquête sénatoriale de septembre 2020 a montré que cette obligation n'était pas respectée, ce qu'a implicitement confirmé le Gouvernement lors du débat en séance du 6 mai 2021, ce texte est une occasion d'avancer sur le sujet.

En effet, pour que le Gouvernement puisse rendre ce rapport au Parlement, il sera dans l'obligation d'exiger des sociétés concessionnaires documents et informations sur l'état des infrastructures et les travaux réalisés.

Il est indispensable de retenir une définition large du bon état de retour de l'infrastructure.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je suis attentif aux travaux du Sénat sur les concessions autoroutières.

Le texte comporte des avancées, comme l'expérimentation des voies réservées pour certains véhicules dans les ZFEM, à l'article 28. Je donnerai tout à l'heure un avis favorable à un amendement visant à moduler les tarifs de péages en fonction de la pollution engendrée par les poids lourds.

Je comprends le souhait d'un transfert d'informations des concessionnaires au Gouvernement mais plutôt qu'un énième rapport, faisons simplement respecter les obligations relatives aux biens concédés. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – L'information publique sur le sujet est déjà abondante et complète. Le Gouvernement a d'ailleurs déjà mis en œuvre certaines préconisations du rapport du sénateur Delahaye. Retrait ou avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Je remercie le rapporteur d'avoir cité les travaux du Sénat - la commission d'enquête et le récent débat dans l'hémicycle lors duquel nous avons interrogé le ministre sur la définition du « bon état ». Nous voulons relancer ce débat.

L'amendement n°1648 n'est pas adopté.

CHAPITRE II : Améliorer le transport routier de marchandises et réduire ses émissions

Mme le président. – Amendement n°1566, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Rédiger ainsi l'intitulé de cette division :

Réduire les émissions du transport de marchandises et améliorer le transport routier

Mme Isabelle Briquet. – Penser la décarbonation des transports sous le seul prisme de la réduction des émissions du transport routier ne suffit pas. La transformation du transport routier est indispensable mais elle prendra du temps, d'où la nécessité de développer les modes propres, comme le ferroviaire et le fluvial.

La commission a introduit plusieurs dispositions dans ce sens : objectif de doublement des parts modales de fret ferroviaire et fluvial, TVA à 5,5 %.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – La part modale du transport routier dans le transport intérieur de marchandises reste de 90 %, il est important d'y faire référence. Votre amendement est satisfait car le report modal est l'un des leviers de la baisse des émissions. Retrait ou avis défavorable.

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

L'amendement n°1566 est retiré.

ARTICLE 30

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Le nombre d'amendements à cet article montre combien il est difficile de trouver un équilibre sur la suppression du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour le transport routier de marchandises.

Le secteur, mis à l'épreuve pendant la crise sanitaire, dégage des marges faibles et est confronté à une forte concurrence européenne.

Pas moins de 99 % des 600 000 camions du parc français roulent au diesel. Leur décarbonation représente un défi majeur car les solutions alternatives sont incertaines. Un groupe de travail interministériel a été créé. Un poids lourd électrique est quatre à six fois plus cher qu'un thermique.

Notre commission, en lien avec la commission des finances et celle des affaires économiques, a conditionné la trajectoire de réduction progressive de remboursement partiel de TICPE d'ici 2030 à l'existence de solutions alternatives abordables, en introduisant une clause de revoyure.

Nous avons également adopté des dispositifs d'accompagnement - prêt à taux zéro, suramortissement pour l'achat de poids lourds propres - et proposé de faire des biocarburants une

partie intégrante de la transition énergétique du secteur, en demandant au Gouvernement de présenter une stratégie détaillée de verdissement de la flotte.

Cette rédaction me paraît réaliste.

M. Stéphane Demilly. – Monsieur le ministre, on ne peut pas changer les règles du jeu sans concertation avec les acteurs.

Quelque 600 000 poids lourds roulent en France, dont 98 % au gazole. En 2030, 80 % seront toujours là.

Si la TICPE n'est plus remboursée, les capacités d'investissement du secteur seront anéanties. Un paradoxe, sachant que si l'on veut 100 % de camions au gaz dans dix ans, il faut 7 milliards d'euros d'investissement. Pour de l'électrique, 23 milliards d'euros ! Or la filière dégage une marge de 1 milliard par an, pour un chiffre d'affaires de 54 milliards d'euros... C'est de la folie ! Un camion thermique coûte 50 à 100 000 euros, un camion électrique, 300 à 500 000 euros !

Le modèle économique ne tient pas, sans compter les problèmes de charge utile et d'autonomie.

Les professionnels ont intégré la nécessité de verdir la flotte. La LOM prévoit la fin des moteurs thermiques en 2040. Cet article met fin à l'exonération de la TICPE dès 2030. Soyons cohérents et alignons les deux calendriers.

M. Olivier Jacquin. – Oui, il y a peu d'alternatives au transport par camion roulant au gazole. C'est un secteur très concurrentiel, avec des acteurs venant de l'Est qui bénéficient de coûts de main-d'œuvre bien moindres et qui en outre s'approvisionnent là où le carburant est détaxé...

Je me félicite que le rapporteur ait accepté un de nos amendements demandant une feuille de route au Gouvernement, car il faut accompagner les transporteurs.

Chacun en est désormais convaincu, il faut muter du thermique vers l'électrique. (*On le conteste sur certaines travées du groupe Les Républicains*) Maintenir des exonérations pour un carburant fossile dans un texte sur le réchauffement climatique n'est pas acceptable. Les camions qui font du cabotage peuvent utiliser une alternative électrique qu'il faut développer.

M. Marc Laménie. – C'est un article important. Nous avons tous été sollicités par les transporteurs routiers, qui sont très inquiets.

Le transport routier maille le territoire au plus près, nos villages, nos bourgs, ce qui a été apprécié lors du confinement. Le secteur, confronté à la concurrence européenne, a aussi été très touché par la crise sanitaire.

Je soutiens l'amendement qui repousse la date butoir de l'exonération de la TICPE à 2040 car nous avons besoin d'accompagner les entreprises.

Mme Angèle Prévile. – N'oublions pas que le transport de marchandises commence en Asie, surtout en Chine. Il conviendrait d'améliorer la traçabilité du transport maritime, particulièrement polluant. Les containers, véhicules de la mondialisation, transportent de tout : produits manufacturés, matières premières mais aussi déchets et substances dangereuses.

Le *MV X-Press Pearl*, qui transportait 1 500 containers dont 28 de granulés de plastique, ainsi que 23 tonnes d'acide nitrique, a brûlé au large du Sri Lanka, polluant 80 kilomètres de plages.

À quand un fonds d'indemnisation des pollutions occasionnées par les containers ? À quand une obligation pour les entreprises françaises de déclarer les containers perdus ? J'avais déposé un amendement, mais il a été déclaré irrecevable...

Mme le président. – Amendement n°174, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 1, première et deuxième phrases

Remplacer ces phrases par une phrase ainsi rédigée :

Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il est procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif normal d'accise sur le gazole d'ici au 1^{er} janvier 2030, notamment en encourageant le transport combiné.

M. Gérard Lahellec. – Le texte initial, déjà peu ambitieux, se contentait de fixer un horizon à 2030 pour la fin de cet avantage fiscal qui contribue à la concurrence déloyale de la route face au rail.

La commission a pondéré l'objectif en l'assortissant de « conditions économiques soutenables ». Il sera facile de faire valoir qu'elles ne sont pas réunies... alors qu'on investit beaucoup plus dans la route que dans le rail ! Cette réserve tue dans l'œuf toute volonté d'évolution.

Cet amendement revient à la rédaction initiale, si peu ambitieuse soit-elle.

Mme le président. – Amendement n°1362 rectifié, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Alinéa 1, première phrase

1° Après le mot :

carburants

insérer les mots :

dès le 1^{er} janvier 2023

2° Supprimer les mots :

, sous réserve de la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds dans des conditions économiques soutenables pour les opérateurs de transport

M. Jacques Fernique. – Le levier de l'incitation fiscale est indispensable si l'on veut accélérer la décarbonation du transport routier de marchandises. Nous souscrivons à l'objectif initial de l'article mais il convient d'entamer la convergence progressive dès 2023, pour lisser la hausse de la fiscalité. La clause introduite par la commission risque d'inciter à l'inaction.

Mme le président. – Amendement n°57 rectifié, présenté par MM. Sautarel, Anglars, Burgoa, Charon et de Legge, Mme Bellurot, MM. Genet et Rojoux, Mmes Lassarade et M. Mercier, M. Bouchet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Pellevat et Laménie, Mme Gruny, MM. Rapin et B. Fournier, Mme Di Folco, MM. Segouin et Brisson, Mme Deromedi, MM. Daubresse, J.M. Boyer, Gremillet, Bacci, Bonnus, Darnaud, Grand et Mouiller, Mme Ventalon, M. C. Vial et Mme Joseph.

Alinéa 1, première phrase

Remplacer l'année :

2030

par l'année :

2040

M. Stéphane Sautarel. – Cet amendement concilie volontarisme et réalisme.

Pendant la crise sanitaire, les 600 000 routiers ont fait fonctionner notre chaîne logistique et assuré l'approvisionnement du pays.

Le transport routier de marchandises représente 89 % des flux de marchandises et 6 % des émissions de GES. Il restera dominant en raison des spécificités géographiques de la France. Pour autant, les enjeux climatiques nous obligent à agir. Cela passera par une stratégie globale d'investissement, dans la concertation.

Avec seulement 2 % du parc roulant en énergie alternative, le besoin d'investissement s'élèvera entre 7 et 20 milliards d'euros par an sur les dix prochaines années - or les marges ne sont que de 1 milliard d'euros.

La suppression du mécanisme de gazole professionnel à horizon 2030, sans capacité industrielle de renouvellement du parc, ne ferait que ralentir les investissements des entreprises en faveur de la transition.

Cet amendement reporte l'échéance de 2030 à 2040, en cohérence avec l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative, la date d'interdiction de vente des poids lourds thermiques, les échéances de la LOM et les engagements de la filière pour 2040.

Mme le président. – Amendement identique n°95 rectifié *bis*, présenté par M. S. Demilly, Mme Morin-Desailly, M. Levi, Mme Sollogoub, MM. J.M. Arnaud et Canévet, Mme Chain-Larché, M. Cuypers et Mme Dumont.

Alinéa 1, première phrase

Remplacer l'année :

2030

par l'année :

2040

M. Stéphane Demilly. – On ne peut avoir raison tout seul.

L'Espagne, le Portugal appliquent un taux plus important de remboursement de TICPE.

Le carburant représente un tiers du prix de revient : les incidences économiques d'une suppression seraient dramatiques. On voudrait tuer ce secteur que l'on ne s'y prendrait pas autrement. La France détiendra bientôt le record de la taxation du gasoil professionnel de l'Union européenne !

D'où cet amendement qui repousse l'échéance à 2040.

Mme le président. – Amendement n°2008 rectifié, présenté par MM. Wattebled, Decool, Menonville, Capus, A. Marc, Médevielle et Lagourgue, Mmes Mélot et Garriaud-Maylam et M. Grand.

Alinéa 1, première phrase

Remplacer l'année :

2030

par l'année :

2035

M. Dany Wattebled. – Cet amendement reporte la date de fin de remboursement partiel de la TICPE sur le gazole professionnel à 2035. Un véhicule électrique coûte cinq à six fois plus cher qu'un camion diesel, avec une autonomie largement moindre. La technologie hydrogène n'est pas encore mature. Les motorisations alternatives au diesel ne sont pas encore sur le marché.

Il est impératif de tenir compte de ces éléments - ce que fait d'ailleurs l'article 25 du projet de loi. Il s'agirait sinon d'une taxation purement punitive, dans la mesure où les transporteurs ne disposeront ni des véhicules, ni des infrastructures nécessaires.

Il en va aussi de la compétitivité de nos entreprises, déjà fortement concurrencées : la taxation minimale du gazole professionnel au niveau européen est de 33 euros par hectolitre, contre 45,19 euros en France.

Mme le président. – Amendement n°1506, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 1, première phrase

Après la date :

1^{er} janvier 2030

supprimer la fin de cette phrase.

Mme Martine Filleul. – La commission a conditionné la suppression de l'avantage fiscal sur la TICPE à l'existence et à la disponibilité d'une offre alternative et abordable. Nous nous opposons à une telle clause de revoyure qui réduirait les efforts et les innovations en matière d'offre alternative de véhicules bas carbone.

Mme le président. – Amendement n°2163, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 1

1° Première phrase

a) Remplacer les mots :

sous réserve de

par les mots :

en prenant en compte

b) Supprimer les mots :

dans des conditions économiques soutenables pour les opérateurs de transport

2° Deuxième phrase

Supprimer cette phrase.

3° Dernière phrase

Remplacer le mot :

biocarburants

par les mots :

énergies alternatives au gazole

III. – Alinéa 2, dernière phrase

1° Supprimer les mots :

et les modalités d'affectation des recettes générées par l'évolution de la fiscalité des carburants mentionnée au I

2° Remplacer le mot :

biocarburants

par les mots :

énergies alternatives au gazole

III. – Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Le Gouvernement veut une transition énergétique ambitieuse et réaliste pour la filière. La présidence française de l'Union européenne sera l'occasion de poursuivre le combat sur la régulation sociale du secteur, après les avancées du paquet Mobilités.

Nous avons engagé la concertation avec la filière et installé un groupe de travail. La transition doit être une opportunité pour les acteurs français et européens.

Cet amendement précise le caractère programmatique de l'objectif de suppression du gazole professionnel.

Mme le président. – Amendement n°1567, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 1, dernière phrase

Après le mot :

routier

rédigé ainsi la fin de cette phrase :

en encourageant notamment le transport combiné et le recours aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est positif.

Mme Angèle Prévile. – La hausse de la TICPE proposée par la Convention citoyenne vise à rééquilibrer les coûts avec le fret ferroviaire.

La commission a voté un objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire et fluvial ; dans cette perspective, il convient d'encourager le transport combiné.

Les biocarburants peuvent avoir un bilan carbone négatif, il convient donc d'orienter les aides vers les biocarburants durables.

Mme le président. – Amendement n°1505, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

I. – Alinéa 1, dernière phrase

Compléter cette phrase par les mots :

dont le bilan énergétique et carbone est vertueux

II. – Alinéa 2, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

dont le bilan énergétique et carbone est vertueux

M. Joël Bigot. – Le recours aux biocarburants doit être ciblé sur les plus vertueux.

Mme le président. – Amendement n°168, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 1, dernière phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi qu'à l'augmentation des ressources de l'agence de financement des infrastructures de transports

M. Gérard Lahellec. – Il faut que le bénéfice attendu de la fin de l'exonération de TICPE soit fléché vers l'Afitf afin de financer le report modal.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Pas facile d'être rapporteur ! (*Sourires*) La commission a recherché une solution équilibrée et réaliste.

Les amendements qui reportent l'échéance de 2030 à 2035 ou à 2040 partent d'un constat que je partage, l'absence d'alternatives crédibles. Mais si l'offre n'est pas accessible en 2030, l'objectif devra être revu. C'est le sens de notre clause de revoyure. Avis défavorable aux amendements n°57 rectifié, 95 rectifié *bis* et 2008 rectifié.

Les amendements qui suppriment les apports de la commission et rétablissent ou avancent la date sont peu réalistes, compte tenu de l'absence d'offre de poids lourds propres abordables, et pénaliseraient les transporteurs français. Avis défavorable aux amendements n°174, 1362 rectifié, 1506 et 2163.

L'amendement n°1567 sur le transport combiné laisse penser que les différents modes s'opposent : avis défavorable.

Sur l'amendement n°1505, sagesse.

Enfin, avis favorable à l'amendement n°168 car nous souhaitons que la suppression de l'avantage fiscal sur la TICPE bénéficie à l'Afitf.

Pour les transporteurs, la clause de revoyure est satisfaisante : ils sont très investis dans la *task force* et comptent bien être au rendez-vous de la transition énergétique.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – La trajectoire retenue, ambitieuse, est le fruit d'un compromis entre les acteurs du secteur ; la présidence française de l'Union européenne sera l'occasion de convaincre d'autres États.

Nous accompagnons le secteur dans sa transition, avec le suramortissement et la définition d'un mix énergétique pour préparer le saut vers l'électrique et l'hydrogène.

La réduction de la part modale du fret est due à la désindustrialisation, aux avantages fiscaux qui ont favorisé la route et au manque de régulation sociale.

Nous associons soutien conjoncturel aux opérateurs, aides spécifiques pour le transport combiné et le wagon isolé, et autoroutes ferroviaires - 20 000 camions par an.

Retrait ou avis défavorable à tous les amendements.

M. Ronan Dantec. – L'an 2040, ce sont les calendes grecques ! Le transport français n'a pas réduit ses émissions ces dernières années. Sans stratégie volontariste pour les dix prochaines années, nous ne tiendrons pas nos objectifs. Depuis l'abandon en rase campagne de l'écotaxe, rien n'a été proposé pour le transport routier.

Il y a un tabou qu'il faut briser : le décollage de l'économie internationale a reposé sur un transport de marchandises bon marché. Il faut changer de modèle,

faire payer le transport à son juste prix, au coût social et environnemental réel, protéger nos entreprises d'une concurrence déloyale.

L'absence de stratégie augure mal de notre capacité à tenir nos objectifs.

L'amendement n°174 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 1362 rectifié, 57 rectifié, 95 rectifié bis, 2008 rectifié, 1506, 2163 et 1567.

L'amendement n°1505 est adopté, ainsi que l'amendement n°168.

Mme le président. – Amendement n°42 rectifié *bis*, présenté par M. Menonville, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle, Decool et Wattebled, Mme Saint-Pé et MM. Capus, J.M. Arnaud, Chauvet, Hingray, Bascher et Malhuret.

I. – Après l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... – La dernière ligne de la première colonne du 1° du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi rédigée :

«

Carburant constitué d'au moins 60 % d'esters méthyliques d'acides gras

».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Dany Wattebled. – Certains biocarburants avancés de deuxième génération ont une température limite de filtrabilité qui ne permet au biocarburant d'être utilisé en B100 que les mois les plus chauds de l'année, et en B60 le reste du temps. C'est le cas du biocarburant avancé produit à partir des graisses de flottation qui sont des déchets de l'industrie agroalimentaire.

Même utilisés en B60, le bilan environnemental de ces biocarburants, affiche une réduction de 50 % d'émissions de GES par rapport à un diesel classique, et de 80 % en B100.

Cet amendement étend aux EMAG B60 les allègements de TICPE réservés au B100, à due proportion de la fraction de biocarburant utilisée dans le mélange.

Mme le président. – Amendement identique n°901 rectifié *ter*, présenté par MM. Duplomb, J.M. Boyer et Cuypers, Mme Chauvin, M. Laménie, Mmes Puissat et Deseyne, MM. Chatillon, Cardoux, D. Laurent et Klinger, Mme Delmont-Koropoulis, M. Burgoa, Mme Belhiti, MM. Brisson, Pointereau, Bouchet,

B. Fournier, Anglars, de Legge et Vogel, Mme Richer, MM. Somon, Savary, Belin et Lefèvre, Mmes Dumont et Deromedi, M. Sido, Mmes Micouleau et Férat, MM. Daubresse, Genet et Karoutchi, Mme Lopez, MM. Panunzi et Cadec, Mme Lassarade, MM. Courtial, Segouin et Longuet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Mizzon, Mmes Gruny et Garriaud-Maylam, M. Bas, Mme Imbert, MM. Bouad, Favreau, Rietmann, Piednoir et Houpert, Mme Joseph et MM. H. Leroy, Allizard et Saury.

M. Laurent Duplomb. – C'est un amendement de bon sens. Je ne peux utiliser le B100 pour mon tracteur que l'été ; l'hiver, je suis obligé de descendre à 60 %, car la filtration ne fonctionne pas. Or l'exonération s'applique au B100, mais pas au B60. D'où l'idée d'appliquer cette trajectoire au B60, mais de façon proportionnée par rapport au B100, c'est-à-dire avec le ratio de 60 %. Il s'agit de corriger une injustice.

L'amendement identique n°1198 n'est pas défendu.

Mme le président. – Amendement n°43 rectifié *bis*, présenté par M. Menonville, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle et Decool, Mme Saint-Pé et MM. Capus, J.M. Arnaud, Chauvet, Hingray, Bascher et Malhuret.

I. – Après l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le 4 de l'article 265 ter du code des douanes est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« 4. À titre expérimental, les biocarburants avancés constitués à 60 % d'esters méthyliques d'acides gras bénéficient d'une taxe intérieure de consommation réduite, définie par décret.

« Cette expérimentation est mise en œuvre pour une durée de trois ans à compter de la publication du décret mentionné au premier alinéa du 4.

« Elle fait l'objet d'une évaluation à l'issue de l'expérimentation, dont les résultats sont présentés au Parlement.

« 5. Un décret détermine les conditions d'application du 2 et du 4. »

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Dany Wattebled. – Défendu.

Mme le président. – Amendement identique n°902 rectifié *bis*, présenté par MM. Duplomb, J.M. Boyer et Cuypers, Mme Chauvin, M. Laménie, Mmes Férat et Puissat, MM. Cardoux et D. Laurent, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Burgoa et Klinger, Mme Belhiti, MM. Brisson, Chatillon, Bouchet, B. Fournier, Anglars,

de Legge et Vogel, Mme Richer, MM. Somon, Savary, Wattebled, Belin et Lefèvre, Mmes Dumont et Deromedi, M. Sido, Mme Micouleau, MM. Daubresse, Genet et Karoutchi, Mme Lopez, MM. Panunzi et Cadec, Mme Lassarade, MM. Segouin, Courtial et Longuet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Mizzon, Mmes Gruny et Garriaud-Maylam, M. Bas, Mme Imbert, MM. Favreau, Rietmann, Piednoir et Houpert, Mme Joseph et MM. H. Leroy, Allizard et Saury.

M. Laurent Duplomb. – Cet amendement de repli propose une expérimentation. Ne balayez pas le B60 d'un revers de la main !

L'amendement n°1197 n'est pas défendu.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Les amendements n°s42 rectifié *bis* et 901 rectifié *ter* créeraient un effet d'aubaine pour le B60, qui est plus émetteur de gaz à effet de serre que le B100. Avis défavorable. En revanche, avis favorable aux amendements identiques n°s43 rectifié *bis* et 902 rectifié *bis*.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Le Gouvernement privilégie l'incitation par la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (Tirib) afin de soutenir le développement des biocarburants de nouvelle génération. Retrait ou avis défavorable à ces amendements.

M. Laurent Duplomb. – J'entends le rapporteur, qui préfère l'expérimentation.

Mais, monsieur le ministre, que répondez-vous à un agriculteur qui ne peut utiliser le B100 que quatre ou cinq mois de l'année ? C'est l'exemple même d'un « En marche » qui marche à côté du chemin ! (*Rires*)

M. René-Paul Savary. – Les bras m'en tombent. Le B60 est moins polluant que le carburant ordinaire. Soyons pratiques !

Sans les biocarburants de première génération, les biocarburants avancés n'existeraient pas !

Le biocarburant est un coproduit de la transformation de la plante. Remettre en cause la fiscalité de l'un des coproduits, c'est toucher toute la filière de la bioéconomie. (*M. Laurent Duplomb approuve.*)

Il est dommage que le plan de relance n'ait pas pris en compte les biocarburants, qui ont leur place, au moins à moyen terme, dans la transition. C'est aussi vrai pour le transport aérien, avec le biokérosène, en attendant l'avion du futur.

M. Dany Wattebled. – Il faut savoir ce que l'on veut : 60 % de progrès, c'est déjà beaucoup ! L'exonération de TICPE serait proportionnelle au taux d'incorporation de biocarburant. Veut-on vraiment réduire les émissions de GES ?

M. Laurent Somon. – Les biocarburants, c'est une économie circulaire, avec des coproduits et des sous-produits. Soyons pragmatiques ! Plutôt que d'utiliser

des carburants l'hiver, mieux vaut utiliser des biocarburants.

*Les amendements identiques n°s42 rectifié *bis* et 901 rectifié *bis* ne sont pas adoptés.*

*Les amendements identiques n°s43 rectifié *bis* et 902 rectifié *bis* sont adoptés.*

L'article 30, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 30

Mme le président. – Amendement n°169, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 30

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À compter du 1^{er} janvier 2022, au septième alinéa de l'article 265 septies du code des douanes, le montant : « 45,19 euros » est remplacé par le montant : « 47,19 euros ».

II. – À compter du 1^{er} janvier 2023, au septième alinéa de l'article 265 septies du code des douanes, le montant : « 47,19 euros » est remplacé par le montant : « 49,19 euros ».

Mme Éliane Assassi. – Le 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a constaté que la France était en infraction sur les valeurs limites de dioxyde d'azote dans douze agglomérations. L'État a aussi été condamné dans le procès de « l'Affaire du siècle » pour non-respect de l'Accord de Paris.

La France doit agir sans attendre, d'où cet amendement qui supprime le dégrèvement supplémentaire accordé au transport routier de marchandises sur la partie contribution climat-énergie du gazole.

Ce seront autant de moyens supplémentaires pour le report modal, conformément à la volonté de la CCC d'entretenir un réseau ferroviaire qui est dans un état déplorable. Nous ne voulons pas de transfert aux collectivités mais le retour à un État stratège arbitrant la politique d'aménagement du territoire.

Mme le président. – Amendement identique n°1535, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Joël Bigot. – Le secteur privé a bénéficié, à l'occasion du dernier plan de relance, d'une baisse de 10 milliards d'euros des impôts de production.

Cet amendement serait un gage de la sincérité de l'engagement pris à l'article 30, en faisant le premier pas vers cet objectif. Alors que la France risque d'être condamnée à payer des millions d'euros dans le contentieux européen sur la qualité de l'air, ce serait aussi une preuve de bonne volonté...

Mme le président. – Amendement n°1229 rectifié, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'article 30

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À compter du 1^{er} janvier 2023, au septième alinéa de l'article 265 septies du code des douanes, le montant : « 45,19 euros » est remplacé par le montant : « 47,19 euros ».

II. – À compter du 1^{er} janvier 2024, au septième alinéa de l'article 265 septies du code des douanes, le montant : « 47,19 euros » est remplacé par le montant : « 49,19 euros ».

M. Jacques Fernique. – Le coût annuel du dégrèvement est de 450 millions d'euros. Cet amendement, inspiré des propositions du Réseau Action Climat et de France Nature Environnement, relève progressivement, dès 2023, la taxe sur le gazole. N'attendons pas le dernier moment pour agir.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Par cohérence, avis défavorable aux trois amendements.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Nous travaillons avec la filière. Retrait ou avis défavorable.

Les amendements identiques n°s 169 et 1535 ne sont pas adoptés, non plus que l'amendement n°1229 rectifié.

Mme le président. – Amendement n°1963, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'article 30

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'exonération de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, pour le carburant ou combustible à bord des navires, telle que prévue au c du 1 de l'article 265 bis du code des douanes, est soumise à une suppression progressive à compter du 1^{er} janvier 2023, avec une suppression totale au 1^{er} janvier 2030, sauf enjeu fort d'aménagement du territoire.

II. – Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État dans les six mois à compter de la promulgation de la loi.

M. Jacques Fernique. – L'exonération de TICPE pour le maritime coûte 697 millions d'euros par an à l'État. Elle a été supprimée pour le BTP ; par cohérence, il faut le faire pour les navires. La pollution maritime n'est plus à démontrer.

Cet amendement met fin progressivement à l'exonération dès 2023, ce qui permettra d'investir dans la transition énergétique.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Le secteur travaille au verdissement des flottes de navires. Nous portons également le sujet à l'échelle de l'Organisation maritime internationale, car ce secteur est l'un des plus ouverts à la concurrence internationale. Avis défavorable.

L'amendement n°1963 n'est pas adopté.

SECTION 1 BIS : Développer le ferroviaire et le fluvial

Mme le président. – Amendement n°1533, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Rédiger ainsi cet intitulé :

Développer le fret ferroviaire et fluvial

Mme Martine Filleul. – L'intitulé de cette nouvelle section doit prendre en compte la nécessité de développer le fret ferroviaire et fluvial.

L'amendement n°1533, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté et l'intitulé de la section est ainsi modifié.

ARTICLE 30 BIS

M. Marc Laménie. – Cet article poursuit l'objectif de soutenir le fret ferroviaire et fluvial. Je suis reconnaissant à la commission de l'avoir introduit.

On ne peut que regretter que ces vingt dernières années, le trafic des péniches ait fortement baissé.

Je veux souligner le partenariat important entre VNF et les collectivités territoriales, notamment avec les contrats de canal.

N'oublions pas le tourisme fluvial. Dans ma commune de 160 habitants, une écluse s'est effondrée en 2018. Elle a été reconstruite à 100 % par VNF pour 2 millions d'euros, et je les en remercie. Je soutiendrai cet article.

Mme le président. – Amendement n°873 rectifié bis, présenté par Mme Herzog, M. Genet, Mme Perrot, MM. Laménie, Masson, Sautarel et Détraigne, Mmes Jacquemet et Bonfanti-Dossat, M. Kern, Mmes Canayer et Dindar, MM. J.M. Arnaud, Courtial, Chatillon, Calvet et Grand, Mmes Garriaud-Maylam, de La Provôté et Puissat, MM. Guérini, Delahaye et Haye, Mme Belrhiti, MM. Bouchet, Hingray, Gremillet et Houpert et Mmes Morin-Desailly, Dumont et Létard.

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Afin de garantir et favoriser le développement des services de transport par le fret ferroviaire national et international, le schéma identifie chaque année les lignes ferroviaires, y compris à grande vitesse qui, la nuit, pourraient rendre ces services prioritaires lors de l'attribution des capacités de l'infrastructure.

Mme Catherine Belrhiti. – Cet article favorise la prise en compte du fret ferroviaire dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet).

Une tonne de marchandises transportée par le rail consomme six fois moins d'énergie et génère neuf fois moins d'émissions de CO₂ que par la route. Un train de fret, c'est l'équivalent de trente camions.

La France compte 30 000 kilomètres de voies ferrées dont 2 800 kilomètres de lignes à grande vitesse (LGV). Or le fret ne représente que 9 % du trafic ferroviaire : c'est moins 20 % en 45 ans. Ce projet de loi prévoit son doublement à l'horizon 2030.

La nuit, les douze LGV sont généralement fermées pour des opérations de maintenance. Conformément à l'article 47 de la directive 2012/34/UE, cet amendement vise à identifier les sillons pour lesquels le trafic fret pourrait circuler sur les lignes normalement réservées au transport de voyageurs, y compris à grande vitesse.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je partage l'objectif de faire du fret ferroviaire de nuit une priorité, mais l'identification des lignes dédiées dans le Sraddet n'est peut-être pas la plus opportune. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Notre réseau est vétuste, il a trente ans en moyenne, contre quatorze ans en Allemagne. Les travaux sont nécessaires et réalisés surtout la nuit. Ils sont considérables depuis trois ans, et vont se poursuivre. Ils empêchent donc de libérer de nombreux sillons la nuit.

Notre réseau de LGV, avec des plages horaires très étendues, est une autre contrainte. Nous avons mis en place une stratégie nationale pour le fret ferroviaire. Retrait ou avis défavorable.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Même avis.

L'amendement n°873 rectifié bis est retiré.

L'article 30 bis est adopté.

ARTICLE 30 TER

M. Olivier Jacquin. – Des membres de la mission d'information sur les transports proposaient des dispositifs incitatifs pour améliorer la fiabilité du service opéré par SNCF Fret et SNCF Réseau.

Lorsqu'un TGV ou un TER passe sur un sillon, cela suffit à couvrir les frais pour le gestionnaire d'infrastructure, mais ce n'est pas le cas pour les trains de marchandises. Consciemment ou non, les TGV sont favorisés. J'avais déposé un amendement pour y remédier, mais il a été jugé irrecevable.

Mme le président. – Amendement n°1507, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

I. – Alinéa 1

Après le mot :

doubler

insérer les mots :

, par rapport à 2021,

II. – Alinéa 4

Après le mot :

relatif

insérer les mots :

aux mesures prises pour favoriser le report modal et encourager l'intermodalité ainsi que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie susmentionnée et de façon chiffrée, à la réalisation de l'objectif mentionné au neuvième alinéa de l'article 178 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et

M. Jean-Jacques Michau. – Cet article inscrit l'objectif de doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030. Nous précisons la date de référence, soit 2021.

Il convient également que figurent dans le rapport annuel demandé les mesures prises pour favoriser le report modal et encourager l'intermodalité ainsi que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – La commission partage l'objectif. Néanmoins, les amendements n°1059 rectifié et 1060 rectifié sont plus larges. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – La part modale du fret est stable depuis de nombreuses années. Pour ne pas prendre en compte l'effet Covid, nous préférons retenir 2017 comme année de référence. Plus de 110 millions d'euros sont prévus pour assurer la couverture, plus 65 millions d'euros d'aides au péage. Les coûts sont donc couverts. Avis défavorable.

L'amendement n°1507 est retiré.

Mme le président. – Amendement n°1592, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 1

Remplacer les mots :

les parts modales du fret ferroviaire et

par les mots :

la part modale du fret ferroviaire et de tripler la part modale de fret

Mme Martine Filleul. – Cet amendement triple la part modale du fret fluvial. Alors que nous disposons de 38 000 kilomètres de voies navigables, seulement 3 % des tonnes-kilomètres de marchandises passent

par le fleuve. Nos voisins belges sont à 12 %, les Allemands à 15 % et les Hollandais à 43 %.

Ce mode de transport permet d'acheminer des marchandises au cœur de grandes agglomérations avec la logistique du dernier kilomètre, tout en limitant le recours au transport routier terrestre. Nous avons tout à y gagner : massification du transport de marchandises, amélioration de la qualité de l'air dans les grandes zones urbaines, qualité de vie, développement de nos ports et du canal Seine-Nord Europe.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Il faut des objectifs réalistes. J'espère qu'en 2030, nous pourrons tripler notre part, mais pour l'heure, restons-en au doublement. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – L'État a investi des moyens considérables dans le *continuum* maritime, portuaire et fluvial.

Depuis 2013, la régénération du réseau fluvial a été multipliée par cinq. Nous avons investi 5 milliards d'euros, dont un milliard d'euros de l'État, pour le canal Seine-Nord. Nous avons prévu 3 milliards d'euros sur dix ans dans le contrat d'objectifs et de performance passé avec VNF, au bénéfice du fret et de la plaisance. Retrait.

L'amendement n°1592 est retiré.

Mme le président. – Amendement n°175, présenté par M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 2, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

en s'appuyant sur l'opérateur national Fret SNCF

Mme Éliane Assassi. – L'objectif de doublement de la part du fret ferroviaire pourrait être complété de celui de 25 % de l'ensemble du transport de marchandises d'ici 2050.

Mais cette ambition appelle des moyens. Une écocontribution sur les billets d'avion dégagerait 4,2 milliards d'euros pour la remise à niveau des infrastructures...

Fret SNCF est un outil utile. L'État actionnaire doit jouer son rôle d'aménageur au service de la transition écologique. Nous avons déposé une proposition de résolution en ce sens à l'automne dernier. Nous souhaitons que Fret SNCF ne se limite pas à une logique comptable mais joue un rôle d'organisateur logistique au service de l'intérêt général, et se voie attribuer toute nouvelle création de ligne.

Ne faisons pas l'erreur de compter sur l'initiative privée pour relancer le fret !

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – La définition de la stratégie fret doit associer tous les opérateurs concernés. Mentionner spécifiquement Fret SNCF contreviendrait au principe de libre concurrence dans

le fret ferroviaire, en vigueur depuis les années 2000. Les opérateurs réunis au sein de 4F (Fret ferroviaire français du futur) font aussi un très bon travail. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Le secteur du fret européen revêt un caractère stratégique. Avec le transport combiné, le wagon isolé et la réouverture d'autoroute ferroviaires, nous avons constitué un socle très solide pour le dynamiser. Avis défavorable.

L'amendement n°175 n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°1060 rectifié, présenté par MM. Maurey, Longeot, Canévet, Hingray et Détraigne, Mmes Perrot, Billon, Jacquemet, de La Provôté et Vérien, MM. Mizzon, Delcros, Chaize, de Nicolaÿ, Courtial et Vogel, Mme Paoli-Gagin, M. Sautarel, Mme Bonfanti-Dossat, M. Genet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Gremillet et Houpert, Mme Dumont et MM. Duffourg et J.M. Arnaud.

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle porte également sur les aides que l'État entend apporter au transport intérieur de marchandises ferroviaire pour atteindre l'objectif mentionné au premier alinéa du présent article, en distinguant selon leurs conditions d'acheminement, y compris lorsque le transport par voie ferroviaire s'effectue en combinaison avec un ou plusieurs autres modes.

M. Jean-François Longeot. – Cet amendement, comme le suivant, complète l'article 30 *ter* du projet de loi prévoyant un objectif de doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030.

Il prévoit que le Gouvernement, dans sa stratégie, donne de la visibilité sur le système d'aides qu'il compte mettre en œuvre, notamment en fonction des différents modes d'acheminement.

Mme le président. – Amendement n°1059 rectifié, présenté par MM. Maurey, Longeot, Canévet, Hingray et Détraigne, Mmes Perrot, Billon, Jacquemet, de La Provôté, Vérien et Saint-Pé, MM. Mizzon, Delcros, Chaize, de Nicolaÿ, Courtial et Vogel, Mme Paoli-Gagin, M. Sautarel, Mme Bonfanti-Dossat, M. Genet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Savin, Gremillet et Houpert, Mme Dumont et MM. Duffourg et J.M. Arnaud.

I. – Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et s'accompagne d'une programmation pluriannuelle des moyens que le Gouvernement entend mobiliser pour atteindre l'objectif mentionné au premier alinéa

II. – Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Cette évaluation est accompagnée d'un état sur la mise en œuvre de la programmation pluriannuelle mentionnée au troisième alinéa.

M. Jean-François Longeot. – Cet amendement assortit la stratégie gouvernementale pour le développement du fret ferroviaire et du transport fluvial d'une programmation financière pluriannuelle.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Avis favorable aux deux.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Demande de retrait au profit de la stratégie nationale ferroviaire.

L'amendement n°1060 rectifié est adopté, de même que l'amendement n°1059 rectifié.

Mme le président. – Amendement n°2036, présenté par M. Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

...° L'évolution de l'équipement des ports en alimentation électrique pour les navires à quai, dans l'objectif d'un raccordement d'ici à 2030.

M. Jacques Fernique. – Intégrer dans le rapport annuel des indicateurs de développement de l'équipement des ports en alimentation électrique permettra d'inscrire clairement l'objectif de décarbonation des bateaux et d'assurer le verdissement de la flotte.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Je partage l'objectif mais l'électrification à quai n'a pas de lien avec le développement des modes de transport ferroviaire et fluvial. Avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Cet amendement est satisfait par la stratégie nationale portuaire. Nous investissons 175 millions d'euros dans les ports, dont 100 millions d'euros pour l'électrification à quai. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°2036 n'est pas adopté.

Mme le président. – Amendement n°2272, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

...° Nombre de nouvelles installations terminales embranchées déployées, et taux d'utilisation des installations existantes.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. – Cet amendement satisfait M. Lahellec. Il ajoute, parmi les indicateurs de suivi de la stratégie, un indicateur relatif au nombre de nouvelles installations terminales embranchées (ITE) et au taux d'utilisation des installations existantes.

C'est une marque de la relance du fret ferroviaire et de sa pertinence pour les entreprises. Si de nombreux

sites ont une ITE, peu d'entre elles fonctionnent : en 2019, selon le Cerema, 62 % des ITE ne recevaient pas de trains de marchandises.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Ces indicateurs sont intégrés dans la stratégie qui sera présentée en juillet. Retrait ?

L'amendement n°2272 est adopté.

Mme le président. – Amendement n°1508, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Compléter cet article par cinq alinéas ainsi rédigés :

Cette stratégie contribue à consolider la place du fret ferroviaire et fluvial dans les chaînes logistiques durables et à permettre la révision des objectifs de la stratégie nationale bas-carbone.

Sous l'égide du Haut-commissaire au plan, le Haut Comité au système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports et Voies navigables de France mentionné à l'article L. 4311-1 du même code organisent tous les trois ans une réunion de pilotage, de suivi de la mise en œuvre et d'adaptation de la stratégie nationale de développement du transport intérieur de marchandises par les modes massifiés.

Cette réunion fait état du développement des flux de marchandises dans les différentes régions, par principales filières industrielles et types de biens et est appuyée en amont par des travaux issus des plateformes de coordination régionales ferroviaires.

Elle donne lieu à une évaluation des principaux facteurs régionaux de blocage et de déclenchement de la massification des flux de fret ferroviaire. Elle donne également lieu à une présentation, par des représentants des principales filières industrielles, de leurs perspectives d'utilisation du fret ferroviaire dans les prochaines années, d'ici à 2030 et à 2050 et éventuellement des freins qu'ils rencontrent.

Elle conduit à des recommandations pour une meilleure atteinte des objectifs de la stratégie de développement du fret ferroviaire et prépare la possibilité d'engagements mutuels de différents participants contribuant à accroître la prévisibilité en termes de besoins et de stratégies de l'ensemble des acteurs de la filière, permettant ainsi une meilleure planification des infrastructures.

M. Thierry Cozic. – Cet article inscrit dans la loi l'objectif de doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030 et définit une stratégie ambitieuse de développement du transport intérieur de marchandises par les modes massifiés, qui actualise la stratégie pour le développement du fret ferroviaire mentionnée dans la LOM.

Le fret ferroviaire n'est qu'un maillon.

Au niveau régional, l'un des obstacles majeurs à la massification des flux provient, entre autres, de l'absence de prévisibilité des besoins et des stratégies des commanditaires de services de transport. Ces

informations sont très importantes pour les pouvoirs publics, le gestionnaire d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires en charge des investissements et de la rentabilisation de ces lignes.

M. Philippe Tabarot, *rapporteur*. – Cet amendement est satisfait par l'article 30 *ter*. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*. – L'amendement est satisfait par nos stratégies. Retrait ?

L'amendement n°1508 est retiré.

*L'article 30 *ter*, modifié, est adopté.*

La séance est suspendue à 20 h 5.

PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 21 h 35.

TITRE V : Se nourrir (Appelé en priorité)

ARTICLE 59

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis de la commission des affaires économiques*. – Alors que nous abordons le chapitre premier de ce titre, « Soutenir une alimentation saine et durable pour tous peu émettrice de gaz à effet de serre », je souhaite exprimer le message de la commission des affaires économiques et du Sénat au sujet du monde agricole, trop souvent vilipendé, comme s'il était responsable de tous les maux de l'environnement.

Au-delà des effets d'annonce, il faut se donner les moyens concrets de faire baisser les émissions.

La commission a orienté ses travaux sur trois axes : soutenir notre modèle alimentaire ; accompagner l'évolution des pratiques en évitant de tomber dans le catastrophisme, d'autant que notre modèle alimentaire est un des plus durables au monde ; poursuivre la réduction de l'empreinte carbone de l'alimentation en défendant la souveraineté alimentaire et en luttant contre la dépendance aux produits importés – 50 % des fruits et légumes dans la restauration collective, avec un bilan carbone désastreux.

Gardons-nous d'objectifs inatteignables, comme ceux de la loi EGalim, qui placent les opérateurs en grande difficulté ; ne dégradons pas par des importations le bilan carbone de notre alimentation. Seule la souveraineté alimentaire permettra de le maîtriser, d'assurer une alimentation durable et de préserver le monde agricole.

Mme Patricia Schillinger. – Répondre à l'urgence climatique implique à nous pencher sur notre alimentation et de transformer nos habitudes, pour adopter un modèle plus responsable.

Les menus végétariens dans les cantines sont importants, je regrette que la commission ait privilégié la prolongation de l'expérimentation sur sa généralisation. Le remplacement d'un menu non végétarien par un menu végétarien fait baisser de 30 % les émissions de gaz à effet de serre correspondant au repas. Il y a donc là une régression.

Le retour d'expérience laisse penser que les réticences initiales ont été surmontées et que ces mesures sont entrées dans les habitudes.

Chacun peut manger de la viande de qualité quand il le souhaite, ou ne pas en manger - sans stigmatiser ceux qui en mangent. Ce modèle est plus respectueux de la planète, de notre agriculture, des productions locales.

M. Jean-Claude Tissot. – L'article 59 relatif à l'expérimentation du repas végétarien à la cantine ne doit pas donner lieu à de fausses polémiques. Impossible à mettre en œuvre ? Dénoncé par les éleveurs ? Non et non !

C'est une mesure de bon sens, nullement dogmatique. De nombreuses collectivités l'ont déjà mise en œuvre. Il a fallu un temps d'adaptation, mais rien n'est insurmontable.

Les éleveurs et les producteurs de viande, dont je suis, ont bien conscience de la nécessité de changer au moins modestement notre production et notre consommation.

M. le président. – Amendement n°231 rectifié, présenté par MM. de Legge, B. Fournier, Chaize et Cardoux, Mme Demas, MM. Vogel, Lefèvre et Brisson, Mme Di Folco, M. Sautarel, Mme Deromedi, MM. Hugonet, de Nicolaÿ, Panunzi et Cadec, Mmes Thomas et Gosselin, MM. Saury et E. Blanc, Mmes Eustache-Brinio et Chain-Larché, M. Burgoa, Mmes Garriaud-Maylam et Chauvin, M. Reichardt, Mme Joseph, M. Chatillon, Mmes Puissat, Drexler, Lassarade et Canayer, M. Bascher, Mme Bourrat, MM. Grand, Cuyper, Savary, Paul et Longuet, Mme Bonfanti-Dossat et MM. Chevrollier, J.M. Boyer, Le Rudulier, Charon, Babary et Bouloux.

Supprimer cet article.

M. Dominique de Legge. – Est-ce le rôle du Sénat, du Parlement, de décider du menu de nos cantines municipales ? Lorsque nous examinerons la loi 3 ou 4D, chacun plaidera pour plus de différenciation, de décentralisation, de liberté municipale. Or avec les menus végétariens, nous rendons obligatoire le facultatif. Où est la cohérence des messages ?

Nous voulons limiter les émissions de gaz à effet de serre. Soit les menus végétariens sont une réponse, et il faut les rendre obligatoires partout, soit ce n'est pas le cas...

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – Cet amendement revient sur les

investissements de 94 % des communes et rompt l'équilibre trouvé par la commission. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre de l'agriculture et de l'alimentation*. – Le Gouvernement veut agir autour de deux maîtres mots : le choix et la qualité.

Le choix d'abord : ce n'est pas au pouvoir exécutif d'imposer à quiconque un régime alimentaire. Un arrêté de 2011 émet en revanche des recommandations sur la quantité et l'origine des protéines, avec des règles pour les cantines scolaires.

La qualité, ensuite. C'est notre plus grand combat. Aujourd'hui, 60 % de la viande consommée dans nos cantines est importée, or un poulet ukrainien ou brésilien n'a pas le même apport nutritionnel qu'un poulet français.

Faire le choix de la qualité, c'est faire le choix de la production locale - ce qui réduit aussi les émissions.

L'Europe est dépendante aux protéines végétales sud-américaines. En les important, nous importons de la déforestation et de la biodiversité dégradée. C'est le sens de ma stratégie « Protéines végétales » qui se traduit par un investissement de 120 millions dans le plan de relance européen, et que je défendrai. Avis défavorable.

M. Dominique de Legge. – Merci à monsieur le ministre d'avoir pris le temps de me répondre.

Madame la rapporteure, je ne pense pas qu'il faille empêcher les 94 % de communes de faire ce qui leur plaît ; bien au contraire, je veux leur laisser le choix.

Je retire mon amendement, même si son adoption aurait gagné du temps (*Rires*)

L'amendement n°231 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°723 rectifié, présenté par Mmes Prévile, Jasmin et Conway-Mouret.

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 230-5-6 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2024, les collèges et lycées dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge et servant plus de 100 couverts par jour sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas, composée en majorité de protéines végétales. »

Mme Angèle Prévile. – La loi de décentralisation de 2004 a conduit à un transfert des personnels d'entretien et de restauration des collèges et lycées aux départements et régions. Le fonctionnement des cantines dépend de la bonne collaboration entre l'équipe de cuisine, sous l'autorité du département, et du gestionnaire de l'établissement, sous l'autorité du

proviseur, qui dépend lui-même du ministère. C'est pourquoi la composition des menus diffère d'un établissement à l'autre.

C'est pourquoi, également, les départements et les régions volontaires pour l'expérimentation ne pourraient pas demander aux gestionnaires des établissements de proposer cette option quotidienne. La restauration dépend davantage de l'État que des collectivités. C'est à lui qu'il appartient d'offrir un choix aux collégiens et aux lycéens.

Par ailleurs, il serait surprenant que les jeunes, dont la demande de repas végétarien est immense, n'aient pas accès à une option végétarienne quotidienne. Les initiatives prises ont été couronnées de succès. Il faut continuer à progresser, avec une alternative végétarienne chaque jour.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteure pour avis*. – Faut-il imposer le choix tous les jours ? L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), dans un avis de 2020, s'est dite incapable de juger de l'avantage nutritionnel de plus d'un repas végétarien par semaine pour des jeunes. En attendant les conclusions d'une étude plus approfondie, les parlementaires ne sont pas suffisamment éclairés.

Cet amendement irait en outre à l'encontre de son objectif, en supprimant le choix quotidien pour le personnel des collectivités volontaires et la possibilité d'un menu végétarien dans les cantines de l'État. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – Même avis.

Mme Angèle Prévile. – Une option végétarienne quotidienne prise par 25 % des usagers dans les collèges et lycées représente une économie de 0,2 million de tonnes-équivalent CO₂ par an, soit 200 000 allers-retours Paris-New-York. Ce qu'il faut, c'est de la viande et des fruits et légumes de qualité.

M. Joël Labbé. – Je suis souvent en accord avec les propositions de Mme Prévile, mais cet amendement supprime l'option végétarienne hebdomadaire dans la restauration collective. Nous ne le voterons pas.

L'amendement n°723 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°275 rectifié, présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mmes Boulay-Espéronnier et Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars.

Alinéas 2 et 3

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art L. 230-5-6. – I. – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, au plus tard un an après la promulgation de la présente loi, les cantines dont les personnes morales de droit public et de droit privé ont la charge sont tenues de proposer, au

moins une journée par semaine, au moins un menu végétarien à chaque repas ne comportant ni viande ni poisson, et composé le plus souvent de protéines végétales.

Mme Jacqueline Eustache-Brinio. – Malgré les réticences initiales et la crise sanitaire, l'expérimentation du menu végétarien hebdomadaire a été bénéfique. N'en restons pas aux restaurations scolaires. Tous les restaurants collectifs devraient servir au moins un menu végétarien hebdomadaire par semaine.

M. le président. – Amendement n°1895, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Alinéas 2 et 3

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 230-5-6. – I. – Les gestionnaires, publics et privés, des services de restauration collective scolaire sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu végétarien. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales et respecte, lorsqu'elles s'appliquent, les règles relatives à la qualité nutritionnelle des repas prévues à l'article L. 230-5. Dans ce cadre, les gestionnaires veillent à privilégier des approvisionnements en produits agricoles et en denrées alimentaires répondant à des exigences en matière de qualité ou de préservation de l'environnement.

M. Joël Labbé. – Cet amendement rétablit l'une des rares avancées votées par l'Assemblée nationale.

D'après le Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux (CGAAER), l'expérimentation a été un succès. Mais des difficultés sont apparues pour les petites communes, où 75 % des élus s'opposent au caractère obligatoire de la mesure. L'État doit leur apporter un soutien, notamment en définissant des outils d'aide à la décision et de structuration de la formulation des marchés publics. Le plan de relance prévoit 50 millions d'euros pour les cantines des villes qui reçoivent la dotation de solidarité rurale.

Le repas végétarien hebdomadaire étant fondé sur des protéines végétales moins coûteuses, il permet de dégager des économies et d'acheter les autres jours de la viande de meilleure qualité - et locale.

M. le président. – Amendement n°2175, présenté par le Gouvernement.

Alinéas 2 et 3

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 230-5-6. – I. – Les gestionnaires, publics et privés, des services de restauration collective scolaire sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu végétarien. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales et respecte, lorsqu'elles s'appliquent, les règles relatives à la qualité nutritionnelle des repas prévues à l'article L. 230-5.

M. Julien Denormandie, ministre. – Cet amendement rétablit l'article dans sa rédaction issue de l'Assemblée nationale, sur la base du rapport du CGAAER, dont j'ai avancé la publication pour éclairer la représentation nationale.

M. le président. – Amendement n°1896, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

I. – Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 230-5-6. – I. – Les gestionnaires, publics et privés, des services de restauration collective scolaire servant plus de deux cents couverts par jour en moyenne sur l'année sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu végétarien. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales et respecte, lorsqu'elles s'appliquent, les règles relatives à la qualité nutritionnelle des repas prévues à l'article L. 230-5. Au plus tard le 1^{er} janvier 2025, l'obligation prévue au présent article concerne l'ensemble des gestionnaires, publics et privés, des services de restauration collective scolaire. Dans ce cadre, les gestionnaires veillent à privilégier des approvisionnements en produits agricoles et en denrées alimentaires répondant à des exigences en matière de qualité ou de préservation de l'environnement.

II. – Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

M. Joël Labbé. – Cet amendement de repli généralise l'expérimentation d'un menu végétarien hebdomadaire tout en excluant, jusqu'en 2025, les structures servant moins de 200 couverts par jour.

Ce sont les petits services de restauration collective qui peinent à mettre en œuvre la mesure. Le sondage de l'AMF sur lequel s'est basée la commission des affaires économiques est biaisé : 69,2 % des réponses émanent d'élus de communes de moins de 2 000 habitants.

Renforçons le soutien à la transition. Cet amendement accorde un délai supplémentaire de deux ans aux petites villes.

Le repas végétarien hebdomadaire est *in fine* bénéfique sur tous les plans. Il n'engage pas à se détourner de la viande, mais à se tourner vers des viandes locales et de qualité. Les protéines végétales étant moins coûteuses, les économies peuvent être réinjectées dans l'achat d'une meilleure viande.

L'amendement n°1244 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°1800, présenté par Mme Lozier, au nom de la commission des affaires économiques.

Alinéa 2, première phrase

Remplacer les mots :

sont tenus de proposer

par les mots :
proposent

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Rédactionnel.

L'amendement n°1243 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°1139, présenté par M. Mandelli.

Alinéa 2, deuxième phrase

Remplacer le mot :

animales

par les mots :

d'origine animale

M. Didier Mandelli. – Amendement de cohérence.

M. le président. – Amendement n°926 rectifié *bis*, présenté par Mme Imbert, M. D. Laurent, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Somon et Brisson, Mmes Gruny et Berthet, M. Burgoa, Mmes Lassarade et Deseyne, M. Chatillon, Mme Deromedi, M. Courtial, Mme Garriaud-Maylam, M. Savary, Mme Pluchet, MM. J.M. Boyer, Charon, Klinger, Bascher, Rojouan, Houpert, H. Leroy, Lefèvre et Segouin, Mme Dumont et MM. Duplomb, Pointereau, Genet et Laménie.

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elles doivent toutefois également proposer, au moins trois fois par semaine, des plats comprenant des protéines animales.

M. Daniel Laurent. – Cet amendement impose dans les cantines scolaires, au moins trois fois par semaine, des plats comprenant des protéines animales. Face à une montée en puissance des modes de vie végane, végétarien et végétalien, il est impératif que les établissements scolaires continuent de proposer des plats à base de protéine animale.

M. le président. – Amendement n°1436, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 3

Après le mot :

fréquentation

insérer les mots :

, sur le taux d'approvisionnement en produits locaux ou français

M. Franck Montaugé. – L'évaluation de l'expérimentation ne tient pas compte de la capacité des gestionnaires à s'approvisionner localement. Il ne faudrait pas que l'augmentation de la consommation de protéines végétales débouche sur un accroissement de nos importations !

L'évaluation doit se pencher sur le taux d'approvisionnement en produits locaux ou français.

M. le président. – Amendement n°1106, présenté par M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 3

Après le mot :

repas

insérer les mots :

, sur l'origine et le caractère transformé des produits servis, sur la consommation d'additifs, colorants ou stabilisants alimentaires

M. Gérard Lahellec. – L'accès à l'alimentation végétarienne pour nos enfants doit s'accompagner d'une haute exigence de qualité.

Nous voulons que l'évaluation de l'expérimentation d'un menu végétarien prenne en compte la qualité globale, le caractère transformé ou non des plats, la présence d'additifs, colorants ou stabilisants.

M. le président. – Amendement n°1897, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

«... – Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge, servant plus de deux cents couverts par jour en moyenne sur l'année, sont tenus de proposer au moins une fois par semaine, un menu végétarien. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales et respecte, lorsqu'elles s'appliquent, les règles relatives à la qualité nutritionnelle des repas prévues à l'article L. 230-5. Pour l'élaboration de ce menu, les gestionnaires veillent à privilégier des approvisionnements en produits agricoles et en denrées alimentaires répondant à des exigences en matière de qualité ou de préservation de l'environnement.

M. Joël Labbé. – Cet amendement étend le menu végétarien hebdomadaire à toute la restauration publique et privée d'ici à 2024. Soit dit en passant, les restaurants collectifs qui pratiquent le plus les repas végétariens sont aussi ceux qui servent de la viande de qualité...

Développons la culture de légumineuses, y compris pour l'alimentation humaine. Des filières sont à structurer, des débouchés à créer. La restauration collective peut y prendre sa part, qu'elle soit publique ou privée.

M. le président. – Amendement n°1370 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche et Deromedi, MM. Karoutchi et de Nicolaÿ, Mmes Dumas, Lopez, Bonfanti-Dossat et Chauvin, MM. Sautarel, Sido, Courtial, D. Laurent, Bouchet, Duplomb, Genet et Meurant, Mme Garriaud-Maylam, MM. Chevrollier et

Charon, Mme Pluchet, MM. Houpert et H. Leroy, Mme Dumont et MM. Segouin, Grand, Saury et Brisson.

Alinéas 4 à 10

Supprimer ces alinéas.

M. Stéphane Piednoir. – La libre administration des collectivités territoriales doit nous guider. À quoi servent ces alinéas ? Les collectivités territoriales peuvent déjà mettre en place des menus végétariens ; ne faisons pas une loi bavarde. (*Applaudissements sur quelques travées du groupe Les Républicains*)

M. le président. – Amendement n°1898, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

I. – Alinéa 4

Remplacer les mots :

à titre expérimental, les collectivités territoriales volontaires proposent quotidiennement le choix d'un menu végétarien dans les services de restauration collective dont elles ont la charge

par les mots :

au plus tard le 1^{er} janvier 2025, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge, dès lors qu'ils proposent habituellement un choix multiple de menus, sont tenus de proposer à chaque repas le choix d'un menu végétarien, sans viande ni poisson

II. – Alinéas 5 et 6

Supprimer ces alinéas.

III. – Alinéa 10, première phrase

Supprimer les mots :

faisant partie des collectivités territoriales volontaires participant à l'expérimentation prévue au II de l'article L. 230-5-6 du présent code,

M. Joël Labbé. – Afin de garantir une liberté de choix alimentaire et d'inciter à une alimentation fondée sur des sources de protéines plus diversifiées, cet amendement étend l'option végétarienne à toute la restauration collective en 2025.

L'interprofession bovine nous le dit : mieux vaut manger de faibles quantités de viande à la cantine, mais uniquement de la viande d'origine française, si possible locale, issue de nos systèmes d'élevage durables et familiaux, d'animaux nourris à l'herbe.

Si 38 % des Français se disent flexitariens, la grande majorité d'entre eux continue à acheter de la viande, mais de meilleure qualité. Une option végétarienne quotidienne s'inscrit dans cette évolution de la demande sociétale : manger moins et « mieux » de viande.

Notre amendement porte sur les seuls restaurants servant déjà quotidiennement au moins deux options,

afin de ne pas pénaliser les petites structures qui n'ont pas les moyens de proposer deux menus.

M. le président. – Amendement n°2055, présenté par Mme Schillinger et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Alinéa 5, deuxième phrase

Remplacer les mots :

le département

par les mots :

la région

Mme Patricia Schillinger. – Dans la rédaction de l'article, les collectivités territoriales volontaires font connaître au préfet du département leur engagement dans l'expérimentation ; mais l'échelon régional serait plus pertinent pour mener le recensement.

M. le président. – Amendement n°279 rectifié, présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mmes Boulay-Espéronnier et Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars.

Alinéa 7

Après le mot :

nationales

insérer les mots :

, qu'il s'agisse d'une régie directe ou d'une prestation de service,

Mme Céline Boulay-Espéronnier. – Il s'agit de viser expressément les structures relevant de la responsabilité de l'État, mais faisant appel à un prestataire de services pour préparer tout ou partie des repas.

L'amendement n°1245 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°1900, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

M. Joël Labbé. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°277 rectifié, présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mmes Boulay-Espéronnier et Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... - Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, au plus tard le 1^{er} janvier 2023, dès lors qu'ils proposent habituellement un choix multiple de menus, les collèges et lycées dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge et servant plus de 100 couverts par jour sont tenus de proposer un

menu sans viande ni poisson à chaque repas, composé le plus souvent de protéines végétales.

Mme Céline Boulay-Espéronnier. – Texte même.

M. le président. – Amendement n°1899, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, au plus tard au 1^{er} janvier 2023, les gestionnaires publics et privés des restaurants collectifs des collèges et lycées servant plus de 200 couverts par jour, dès lors qu'ils proposent habituellement un choix multiple de menus, sont tenus de proposer à chaque repas une option végétarienne, composée le plus souvent de protéines végétales.

M. Joël Labbé. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°2058, présenté par Mme Schillinger et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Alinéa 8, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

dans le cadre des comités régionaux pour l'alimentation définis à l'article L. 230-5-5

Mme Patricia Schillinger. – La loi EGalim a créé des comités régionaux pour l'alimentation afin de suivre la mise en œuvre du programme national pour l'alimentation.

Pour éviter la création d'un nouvel organe, réalisons cette concertation au sein des comités régionaux. La cohérence avec les dispositions de la loi EGalim sera mieux garantie.

L'amendement n°615 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°1853 rectifié, présenté par M. Féraud, Mme de La Gontrie, MM. Jomier, Antiste, Bourgi, Cardon et Cozic, Mmes M. Filleul et Jasmin, M. Kerrouche, Mme Lepage, M. Marie, Mme Meunier, M. Michau, Mme Monier, M. Pla et Mmes Prévaille et Rossignol.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Au plus tard un an après la promulgation de la loi n° du portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit privé ont la charge sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu sans viande ni poisson composé de protéines animales ou végétales.

M. Rémi Féraud. – Pourquoi exonérer les cantines privées de l'expérimentation ?

M. le président. – Amendement n°1854 rectifié, présenté par M. Féraud, Mme de La Gontrie, MM. Jomier, Antiste, Bourgi, Cardon et Cozic, Mmes M. Filleul et Jasmin, M. Kerrouche, Mme Lepage, M. Marie, Mme Meunier, M. Michau, Mme Monier, M. Pla et Mmes Prévaille et Rossignol.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – À compter du 1^{er} janvier 2023, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit privé ont la charge et qui proposent déjà plusieurs plats ou menus principaux au choix sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas. Ces options peuvent être composées de protéines animales ou végétales.

M. Rémi Féraud. – Même objectif, cette fois pour l'option sans viande ni poisson à chaque repas - lorsqu'il existe un choix entre différents menus.

M. le président. – Amendement identique n°1870 rectifié *ter*, présenté par Mmes Schillinger et Havet et MM. Mohamed Soilihi, Patient, Marchand, Théophile et Iacovelli.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« À compter du 1^{er} janvier 2023, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit privé ont la charge et qui proposent déjà plusieurs plats ou menus principaux au choix sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas. Ces options peuvent être composées de protéines animales ou végétales.

Mme Patricia Schillinger. – Cet amendement étend l'expérimentation aux cantines privées : elles ont les moyens de s'y lancer.

M. le président. – Amendement n°278 rectifié, présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mmes Boulay-Espéronnier et Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2024, dès lors qu'elles proposent habituellement un choix multiple de menus, les cantines, dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge, servant plus de 100 couverts par jour, sont tenues de proposer un menu sans viande ni poisson à chaque repas, composé le plus souvent de protéines végétales. »

Mme Céline Boulay-Espéronnier. – Texte même.

L'amendement n°614 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°1852 rectifié, présenté par M. Féraud, Mme de La Gontrie, MM. Jomier, Antiste, Bourgi, Cardon et Cozic, Mmes M. Filleul et Jasmin, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Lepage, M. Marie, Mme Meunier, M. Michau, Mme Monier, M. Pla et Mmes Prévile et Rossignol.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, au plus tard un an après la promulgation de la loi n° du portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, les crèches dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge sont tenues de proposer, au moins une fois par semaine, un menu sans viande ni poisson composé de protéines animales ou végétales. »

M. Rémi Féraud. – L'expérimentation du menu végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires prend fin en octobre 2021. C'est une réussite : près des trois quarts des villes l'appliquent et proposent des menus de qualité.

Nous étendons l'expérimentation aux crèches. Le Haut Conseil de la santé publique (HCSP) estime que les menus végétariens sont possibles dès qu'intervient la diversification alimentaire, à partir de quatre à six mois.

M. le président. – Amendement n°882 rectifié *bis*, présenté par Mmes Boulay-Espéronnier et Raimond-Pavero, MM. Burgoa et Brisson, Mmes Deromedi, Bonfanti-Dossat et Garriaud-Maylam et M. Rapin.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2024, les crèches dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge sont tenues de permettre, y compris sur inscription, une option sans viande ni poisson à chaque repas, composée en majorité de protéines végétales. »

Mme Céline Boulay-Espéronnier. – Texte même.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis.* – Avis favorable aux amendements de précision n°1800, 1139, 2055, 279 rectifié, 1900 et 2058.

L'amendement n°926 rectifié *bis* est satisfait : avis défavorable. Sagesse sur les amendements n°1436 et 1106.

Avis défavorable à tous les autres, qui bougent le curseur et reviennent sur la position d'équilibre de la commission : amendements n°275 rectifié, 1895, 2175, 1896, 1897, 1370 rectifié, 1898, 277 rectifié, 1899, 1853 rectifié, amendements identiques n°1854 rectifié et 1870 rectifié *ter*, amendements n°278 rectifié, 1852 rectifié et 882 rectifié *bis*.

L'expérimentation du menu végétarien hebdomadaire court jusqu'en novembre 2021. Il convient de respecter ce calendrier issu de la loi EGalim. Comment peut-on généraliser sans évaluation fiable ? Monsieur le ministre, vous mettez en avant un rapport partiel et non conclusif ! Il souligne que l'évaluation n'a pas pu avoir réellement lieu. En mars 2020, les écoles ont fermé, si bien qu'on ne dispose pas de données sur le coût des repas, la fréquentation, le gaspillage alimentaire.

D'où des conclusions très générales, et la recommandation... de mener l'expérimentation à son terme, dans l'impossibilité d'en tirer à ce stade des enseignements.

C'est sans doute pourquoi votre majorité demande le report de la publication du rapport d'évaluation à 2024...

La commission s'oppose à cette habitude de généraliser des expérimentations après un an, sans évaluation - comme pour les certificats d'économie de produits phytopharmaceutiques ou le seuil de revente à perte.

C'est pourquoi elle a proposé une solution de sagesse : la prolongation de l'expérimentation pendant deux ans, compensant les dix-huit mois de Covid, pour une vraie évaluation. Il n'y aura pas de coup d'arrêt - et pendant ce temps, nous pourrions consolider nos capacités d'approvisionnement en produits locaux.

Quant à aller plus loin - prévoir plus d'un repas végétarien à l'école ou l'étendre aux crèches -, l'Anses se dit incapable de se prononcer sur les effets sanitaires.

Il ne convient pas non plus d'étendre l'expérimentation à la restauration collective privée, où les menus végétariens existent déjà. Enfin, avis défavorable à l'amendement n°1370 rectifié qui supprime les expérimentations prévues dans la loi au sein de l'État et des collectivités volontaires, et qui fourniront au Parlement des retours utiles.

M. Julien Denormandie, *ministre.* – Avis défavorable à l'amendement n°275 rectifié qui étend l'expérimentation à d'autres établissements, crèches ou Ehpad, en l'absence d'analyse de l'impact nutritionnel.

Retrait de l'amendement n°1895 au profit de l'amendement n°2175 qui rétablit la rédaction de l'Assemblée nationale. Le CGAAER conclut à la possibilité d'une généralisation dans le domaine scolaire exclusivement.

Avis défavorable à l'amendement n°1896 : ne créons pas de différence entre restaurants selon le nombre de couverts.

Avis favorable aux amendements n°s 1800 et 1139.

L'amendement n°926 rectifié *bis* est satisfait par l'arrêté de 2011. Retrait ou avis défavorable.

Avis défavorable à l'amendement n°1436 qui porte sur le taux d'approvisionnement en produits locaux, car la loi indique déjà qu'il n'y a pas de liste limitative aux critères.

Avis très défavorable à l'amendement n°1106. (*M. Fabien Gay se récrie.*) C'est une fausse bonne idée. Les produits transformés sont un vrai sujet mais ils ne sont pas bien définis. La salade niçoise, les lentilles chères à M. Duplomb, sont des produits transformés. (*M. René-Paul Savary s'amuse.*) Nous avons demandé à l'Anses d'en préciser le périmètre. Pour l'heure, évitons les effets de bord.

Avis défavorable à l'amendement n°1897 comme à l'amendement n°1370 rectifié qui supprime l'expérimentation et à l'amendement n°1898.

Avis favorable à l'amendement n°2055. (*Marques d'ironie à droite*)

Les amendements identiques n°s 279 rectifié et 1900 sont satisfaits par l'amendement du Gouvernement : retrait ou avis défavorable. Avis défavorables aux amendements n°s 277 rectifié et 1899. Avis favorable à l'amendement n°2058.

Avis défavorable à l'amendement n°1853 rectifié, et aux amendements identiques n°s 1854 rectifié et 1870 rectifié *ter*, qui étendent l'expérimentation au privé. Même avis pour les amendements n°s 2758 rectifié, 1852 rectifié et 882 rectifié *bis*.

M. Daniel Chasseing. – Je suivrai l'avis de Mme la rapporteure : un menu végétarien par semaine, non obligatoire. Certains disent que ces menus coûtent moins cher et émettent moins. Or, comme l'a dit M. le ministre, ils sont pour beaucoup importés, ce qui implique du transport.

Des jeunes agriculteurs s'implantent pour produire des œufs et du lait : pourquoi ne pas avoir recours à eux ? Laissons les collectivités territoriales libres de leurs choix.

M. Christian Bilhac. – Bravo !

M. Daniel Chasseing. – Les conseils départementaux ne sont pas inertes et ils n'attendent pas les ordres de l'État ou du Sénat pour agir. Nombre d'entre eux veulent parvenir à 80 % de circuit court, et travaillent avec les chambres d'agriculture. Il faudrait que les régions leur délèguent ce pouvoir afin que les conseils départementaux fournissent à la fois les cantines des collèges et des lycées. (*Applaudissements sur les travées des groupes INDEP et UC*)

M. Joël Labbé. – Monsieur le ministre, vous donnez un avis défavorable à tous mes amendements (*on feint de s'en désoler à droite*) ; malgré tout, pour faire preuve de bonne volonté, je me rallie à votre amendement n°2175. (*On feint de s'en féliciter sur les mêmes travées.*)

L'amendement n°1895 est retiré.

M. Christian Klinger. – La Communauté européenne d'Alsace a mis en place une expérimentation tout autre : du gibier dans les cantines scolaires et les Ehpad. De la viande de sanglier sous forme de hamburger a été proposée aux collégiens : ils en redemandent !

C'est un partenariat gagnant-gagnant avec la collectivité, la chambre d'agriculture et la fédération de la chasse - tout en participant à la réduction du nombre de sangliers, dont on connaît les dégâts sur les cultures.

Sur le terrain, nous sommes bien loin du dogmatisme qui prévaut parfois.

Ne légiférons pas sur le contenu du menu, ni sur le diamètre de l'assiette ou la longueur de la fourchette ! Faisons confiance aux acteurs de terrain ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*)

Mme Françoise Gatel. – Souvent sénateur varie... Nous passons notre temps à regretter les contraintes trop fortes que nous imposons aux collectivités. Et nous jugerions du contenu des repas ? Je salue la sagesse de la commission. Monsieur le ministre, il en va de la confiance que vous accordent les collectivités : on ne peut leur dire qu'une expérimentation est en cours pour la généraliser au milieu du gué sans même une évaluation préalable.

En outre, vous pouvez imposer des obligations aux conseils départementaux et aux conseils régionaux, mais leurs présidents n'ont aucune autorité sur les gestionnaires des cantines !

Soyons pragmatiques ! (*Applaudissements sur diverses travées du groupe UC ; M. Christian Bilhac applaudit également.*)

M. Laurent Duplomb. – Mon premier mouvement était de supprimer l'article 59. Je suis de droite et, pour nous, la meilleure des réponses est la liberté : que chacun puisse manger ce qu'il veut. Mais la réécriture de l'article par la commission est bienvenue, car elle rappelle que les parlementaires ne sont pas des pantins. Ils ont voté un protocole d'actions dans la loi EGalim : six mois après, nul de besoin de changer de stratégie.

Comment renier notre parole, alors que l'expérimentation avait pour but d'éclairer notre décision ? Voudrait-on cacher que les résultats ne sont pas à la hauteur des attentes ? Votons la rédaction de la commission. (*Applaudissements sur quelques travées du groupe Les Républicains ; Mme Sophie Primas applaudit également.*)

M. Fabien Gay. – Dans une grande loi Climat, ne pas débattre de la PAC, du revenu des paysans, des traités de libre-échange, c'est grave ! Passer deux heures sur les menus végétariens, même si c'est important, c'est passer quelque peu à côté des enjeux. Sur cette question, il faut concilier la demande de plus en plus forte de repas végétariens et le fait que la cantine assure à beaucoup d'enfants au moins un repas équilibré par jour.

L'enjeu, c'est la qualité. Cela nécessite un accompagnement financier de l'État et une structuration des filières locales et bio.

Comme vous nous avez répondu sur notre amendement, nous allons le retirer.

L'amendement n°1106 est retiré.

M. Bruno Retailleau. – Il nous arrive à tous d'être pris par le doute. C'est la condition humaine. En arrivant en séance, j'étais dans le doute, mais il s'est dissipé grâce aux propos de Mme la rapporteure et de M. Duplomb. Je voterai la rédaction de la commission. *(Mme Sophie Primas s'en félicite.)*

M. Daniel Salmon. – Ce qui importe, ce sont les gaz à effet de serre. En Bretagne, l'agriculture est responsable de 46 % des émissions ; en France, c'est 23 %. Pourquoi ? À cause de l'élevage intensif.

Il ne s'agit pas de ne plus manger de viande, mais d'en manger moins. Manger un steak à chaque repas, c'est une habitude récente. J'entends que nous sommes liberticides... *(M. Laurent Duplomb et Mme Françoise Gatel le confirment.)*

Messieurs les apôtres de la liberté et du laisser-faire, était-ce liberticide d'imposer la ceinture de sécurité ? *(On se récrie à droite et au centre ; applaudissements sur les travées du GEST.)*

M. Julien Denormandie, ministre. – La rapporteure souhaite poursuivre l'expérimentation. À mon avis, les retours sont suffisants pour généraliser la mesure dans les cantines scolaires.

Le rapport du CGAAER n'a pas été rédigé à la va-vite. Certes, il y a eu la covid, mais en dehors du premier confinement, les cantines ont continué à fonctionner.

Monsieur Gay, vous avez mille fois raison sur le revenu des agriculteurs. Il fera l'objet d'un futur texte. Rares sont les Gouvernements qui au cours de la même mandature ont remis l'ouvrage sur le métier.

Un volet de ce texte est consacré à la PAC, nous en discuterons tout à l'heure.

Monsieur Salmon, vous dénoncez les caricatures... avant de parler des élevages intensifs. Avec de tels propos, vous nuisez à nos éleveurs. Vous laissez entendre que la France compte des élevages intensifs. J'ai été outré lorsque L214, en plein Covid, présentait des affiches où il était inscrit : « Au lieu de lutter contre les conséquences, luttons contre les causes : l'élevage intensif ».

Un illustre cinéaste, dans *Legacy*, montre une porcherie qui occupe un immeuble de quinze étages et un élevage qui compte 20 000 vaches laitières - oubliant de dire qu'ils se trouvent respectivement en Chine et aux États-Unis. La moyenne des élevages de truies en France, c'est 170 têtes - aux États-Unis, c'est 10 000 ! Pour les volailles, c'est 40 000 en France, cinquante fois plus en Ukraine ! *(Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et RDPI et sur plusieurs travées du RDSE)* Soyons fiers de nos élevages et arrêtez de caricaturer ! *(Vifs applaudissements sur les mêmes travées)*

M. Ronan Dantec. – M. le ministre fait de la diversion, comme à son habitude. *(Marques de protestation au centre et à droite)* Nous parlons de climat ; la forêt amazonienne disparaît car nous ne produisons pas les protéines nécessaires à nos troupeaux. Parlez de ce déficit qui est au cœur de notre débat ! Quelle est votre stratégie pour que l'élevage français soit autonome en protéine ?

M. Julien Denormandie, ministre. – J'en ai parlé tout à l'heure !

M. Ronan Dantec. – L'eau manque à tel point en Lozère que même l'élevage extensif n'est plus possible ! Voilà le sujet ! *(Applaudissements sur les travées du GEST et du groupe SER ; murmures de désapprobation au centre et à droite)*

L'amendement n°275 rectifié n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 2175 et 1896.

L'amendement n°1800 est adopté, ainsi que l'amendement n°1139.

L'amendement n°926 rectifié bis n'est pas adopté.

L'amendement n°1436 est adopté.

L'amendement n°1897 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 1370 rectifié et 1898.

L'amendement n°2055 est adopté, ainsi que les amendements identiques n°s 279 rectifié et 1900.

L'amendement n°277 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°1899.

L'amendement n°2058 est adopté.

L'amendement n°1853 n'est pas adopté, non plus que les amendements identiques n°s 1854 rectifié et 1870 rectifié ter et les amendements n°s 278 rectifié, 1852 rectifié et 882 rectifié bis.

M. le président. – Amendement n°1175, présenté par M. Lurel, Mmes Jasmin et Conconne, MM. Antiste et Marie, Mmes Meunier et Monier, MM. Todeschini, Bourgi et Michau, Mme Lepage, M. Montaugé et Mme Rossignol.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – À compter du 1^{er} janvier 2023, dans les collectivités régies par l'article 73 de la Constitution, les services de la restauration collective dont les personnes morales de droit public ont la charge et les services de restauration collective apparentés à une mission de service public sont tenus de limiter le recours aux produits alimentaires dits de dégageement.

M. Franck Montaugé. – Les pratiques de dégageement consistent à envoyer des produits qui ne trouvent pas preneurs en métropole vers les outre-mer pour les services de restauration collective.

Ces produits sont souvent de très mauvaise qualité, concurrencent de manière déloyale la production locale et ont un impact environnemental négatif en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation de ressources énergétiques.

L'amendement de M. Lurel limite le recours à cette pratique par les services de restauration collective outre-mer.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – L'amendement ne définit pas la pratique concernée : retrait ou avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Le recours à des produits de dégageement est bien connu, mais cette pratique n'a pas de définition économique. De plus, la lutte contre la vie chère peut entrer en conflit avec le développement de filières locales.

L'article 64 de la loi pour l'égalité réelle outre-mer de février 2017 prévoit des procédures de conciliation, le préfet pouvant agir par arrêté en cas d'échec. L'Autorité de la concurrence a estimé en juillet 2019 que cette pratique ne relevait pas de la concurrence déloyale.

Des territoires comme La Réunion ont déjà entamé une stratégie de lutte contre les produits de dégageement. Le cadre réglementaire existe : avis défavorable.

L'amendement n°1175 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°749 rectifié bis, présenté par Mme Prévaille, M. Cozic et Mmes Monier, Rossignol, Jasmin et Conway-Mouret.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – À compter du 1^{er} janvier 2023, les services de la restauration collective dont les personnes morales de droit public ont la charge et les services de restauration collective apparentés à une mission de service public sont tenus de limiter le recours aux aliments ultra-transformés à raison d'un aliment ultra-transformé par repas si c'est un menu unique ou de deux aliments ultra-transformés sur l'offre totale du jour si plusieurs plats ou menus sont proposés. Un décret précise les conditions d'application de la mesure.

Mme Angèle Prévaille. – Cet amendement vise à s'assurer de la qualité des menus servis en restauration collective. Une telle mesure est complémentaire des 50 % de produits durables instaurés par la loi EGalim : les labels de qualité ne limitent en aucun cas le recours aux produits transformés. En magasin bio, un produit sur quatre est ultra-transformé ! Le décret, élaboré en bonne intelligence avec les professionnels de terrain, établira la liste des produits dits ultra-transformés et facilement identifiables par les gestionnaires de cantines. Ces produits de faible qualité comprennent de multiples additifs, exhausteurs de goût et émulsifiants, qui ont des effets sanitaires délétères.

Au pays de la gastronomie, nous devons faire mieux.

M. le président. – Amendement identique n°1856 rectifié bis, présenté par M. Féraud, Mme de La Gontrie, MM. Jomier, Antiste, Bourgi et Cardon, Mmes Féret et M. Filleul, M. Kerrouche, Mme Lepage, M. Marie, Mme Meunier et MM. Pla et Tissot.

M. Rémi Féraud. – Cet amendement vient d'être excellentement défendu.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Les produits ultra-transformés ne sont pas définis par les textes réglementaires. *Quid*, par exemple, d'un bœuf bourguignon ? Un prochain avis de l'Anses nous éclairera. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Même avis. J'ai parlé tout à l'heure de la salade niçoise, des lentilles et du cassoulet du Lot. Il y a là un vrai sujet. Il faut lutter contre les produits ultra-transformés, mais avec méthode ; cela commence par une définition, à laquelle travaille l'Anses.

M. Laurent Duplomb. – Tout cela peut paraître idéal. Pourtant, certains produits dits naturels viennent d'ailleurs, ce qui est parfois pire qu'un additif chimique. Il y a de l'oxyde d'éthylène en quantité phénoménale dans les glaces, et même dans le sucre pour la confiture. On a remplacé l'additif par de la farine de caroube, qui vient de Turquie... et qui est donc bourrée d'oxyde d'éthylène. Bienvenue dans le monde du concret ! (*Mme Sophie Primas applaudit.*)

Mme Angèle Prévaille. – Quand on a des plats ultra-transformés qu'il faut bourrer d'additifs pour les rendre mangeables, il y a un vrai problème. Ces plats soi-disant peu coûteux ont de réelles conséquences sur la santé de nos concitoyens.

Les amendements identiques n°s 749 rectifié bis et 1856 rectifié bis ne sont pas adoptés.

L'article 59, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 59

M. le président. – Amendement n°335 rectifié, présenté par Mme V. Boyer, M. Frassa, Mmes Garriaud-Maylam et Belrhiti, MM. Bouchet,

Milon, Rojouan et Meurant, Mme Joseph, M. Sido, Mme Dumas, M. Le Rudulier et Mme Pluchet.

Après l'article 59

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le I de l'article L. 230-5-1 du code rural et de la pêche maritime, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Les personnes morales de droit public mentionnées au premier alinéa du I du présent article doivent également, à compter du 1^{er} janvier 2022, proposer au moins une fois par mois un menu inspiré de la tradition culinaire régionale et dont la provenance fait état de 70 % de produits régionaux minimum, non-issus de fabrication synthétique ou de laboratoires. »

Mme Kristina Pluchet. – Défendu.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis.* – Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre.* – Même avis.

L'amendement n°335 rectifié n'est pas adopté.

ARTICLE 59 BIS A

M. le président. – Amendement n°1144, présenté par M. Benarroche et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après le mot :

référentiels

insérer les mots :

la préparation des protéines végétales en plat principal ainsi que

M. Guy Benarroche. – L'apprentissage de l'importance des protéines végétales dans l'alimentation humaine au sein des formations initiales et continues relatives à la cuisine doit comporter un aspect pratique et technique de la préparation des légumineuses et autres protéines végétales en plat principal.

L'élevage intensif contribue largement aux émissions de gaz à effet de serre. Les protéines animales ne sont pas indispensables ; elles sont trop consommées, avec des effets nocifs sur la santé.

La recommandation est de 500 grammes de viande par semaine, mais nous sommes bien au-dessus. D'où cet amendement qui promeut l'enseignement du bienfait des protéines végétales en CAP et BEP. Le programme de l'Éducation nationale date de 2016 : il ne tient pas compte d'EGalim.

M. le président. – Amendement n°280 rectifié *bis*, présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mme Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars.

Compléter cet article par les mots :

ainsi que des modules sur l'élaboration des plats principaux à base de protéines végétales

Mme Jacqueline Eustache-Brinio. – La formulation actuelle de l'article peut être améliorée. L'apprentissage de la cuisine des protéines végétales en plat principal mérite d'être mentionné. Les cuisiniers seraient ainsi sensibilisés aux avantages théoriques d'une diversification des protéines, sans être formés à la préparation des plats.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis.* – Ces considérations sont largement satisfaites. De plus, faut-il légiférer sur les modules de formation technique ? Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre.* – Avis défavorable à l'amendement n°1144 mais favorable à l'amendement n°280 rectifié *bis*.

L'amendement n°1144 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°280 rectifié bis.

L'article 59 bis A est adopté, ainsi que l'article 59 bis.

ARTICLE 59 TER (Supprimé)

M. le président. – Amendement n°1438, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – Le titre III du livre V du code de l'éducation est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

« Chapitre IV

« Tarifs de la restauration scolaire

« Art. L. 534-1. – Les tarifs de la restauration scolaire fournie aux élèves des écoles maternelles, des écoles élémentaires, des collèges et des lycées de l'enseignement public tiennent compte du caractère indispensable des repas proposés par ce service de restauration, qui remplit une mission de service public, et sont fixés par la collectivité territoriale qui en assume la charge ou, le cas échéant, par l'établissement public de coopération intercommunale qui exerce cette compétence.

« Toutefois ces tarifs ne peuvent être supérieurs au coût par usager résultant des charges supportées au titre du service de restauration, y compris lorsqu'une modulation est appliquée et après déduction des subventions et concours de toute nature perçus pour son financement.

« La tarification des repas proposés par le service mentionné au premier alinéa du présent article peut être modulée sur la base d'un barème progressif dont les tranches résultent de l'application du décret mentionné au troisième alinéa de l'article L. 521-1 du code de la sécurité sociale pour le calcul des prestations et aides sociales assurées par les organismes mentionnés à l'article L. 212-2 du même code. Le barème est révisé sur la base de l'évolution annuelle de l'indice des prix à la consommation, hors tabac.

« La collectivité territoriale ou l'établissement public de coopération intercommunale peut décider de la gratuité

du service de la restauration scolaire pour les élèves rattachés à un foyer fiscal dont les revenus n'excèdent pas le plafond de la première tranche du barème mentionné au troisième alinéa du présent article.

« Un décret pris en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. »

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Franck Montaugé. – La commission a supprimé cet article, considérant qu'il portait atteinte à la libre administration des collectivités territoriales. Or il prévoit que les tarifs de la restauration scolaire doivent tenir compte du caractère indispensable des repas proposés car il s'agit d'une mission de service public. Il permet ainsi de moduler les tarifs de cantine, au bénéfice des plus modestes. Près de 80 % des communes de plus de 10 000 habitants ont instauré une telle tarification.

Supprimer cet article enverrait un très mauvais message alors que la précarité augmente.

M. le président. – Amendement identique n°1901, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

M. Joël Labbé. – Les repas proposés dans le cadre de la restauration scolaire doivent bénéficier à tous les enfants, quels que soient leur lieu de résidence et les moyens financiers de leur famille.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Les collectivités territoriales ont prévu dans leur grande majorité un barème progressif - sans compter le dispositif « cantine à 1 euro ». Il n'y a donc pas lieu d'instaurer une quelconque obligation.

Encore une fois, on imposerait un modèle de Paris. Ce serait se défier du bon sens de nos élus locaux et porter atteinte au principe de libre administration. Enfin, cet article est gagé par une hausse des droits sur le tabac, autant dire non gagé... Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Même avis.

M. Joël Labbé. – Il ne s'agit pas d'une décision imposée de Paris : nous représentons toute la France dans sa diversité ! Le quotient familial est une question d'égalité. Le repas à 1 euro ou gratuit, c'est mépriser la qualité de l'alimentation. Le quotient familial, c'est la justice ! Le repas à la cantine est, pour beaucoup d'enfants, leur seul repas équilibré.

M. Fabien Gay. – Supprimer cet article en pleine crise sociale serait un mauvais signal.

M. Labbé a raison : le quotient familial, c'est la justice sociale ! (*Mme Sophie Primas le conteste.*)

Il ne s'agit pas d'une atteinte à la libre administration des collectivités territoriales. (*On le conteste à droite.*) Si nous l'inscrivons dans la loi, nous obligeons l'État à aider financièrement les communes qui n'ont pas les moyens d'instaurer le quotient familial.

Combien d'enfants, monsieur le ministre, sont-ils privés de cantine parce que leurs parents ne peuvent pas payer ?

Mme Françoise Gatel. – Bonne question !

M. Fabien Gay. – Depuis un an et demi, de nombreux parents ont du mal à payer.

M. Julien Denormandie, ministre. – Ni la rapporteure ni moi-même ne sommes opposés aux tarifs sociaux dans les cantines.

J'ai été trois ans ministre de la ville ; je me suis battu tous les jours pour accompagner les collectivités territoriales avec le repas à 1 euro ou le petit-déjeuner gratuit à l'école.

Mme Françoise Gatel. – Très bien !

Les amendements identiques n^{os} 1438 et 1901 ne sont pas adoptés.

L'article 59 ter demeure supprimé.

ARTICLE 59 QUATER

M. le président. – Amendement n°391 rectifié, présenté par MM. Cabanel et Bilhac, Mme N. Delattre, M. Gold, Mme Guillotin, MM. Guiol, Requier et Roux, Mme M. Carrère et M. Guérini.

Rédiger ainsi cet article :

Les gestionnaires, publics ou privés, des services de restauration collective dont les personnes morales de droit public ont la charge proposent une solution de réservation de repas afin d'adapter l'approvisionnement au nombre de repas effectivement nécessaires, y compris pour chacune des alternatives lorsque des choix sont possibles.

Un décret précise les modalités d'application du présent article.

M. Henri Cabanel. – Les réservations de repas doivent devenir obligatoires afin de lutter contre le gaspillage alimentaire.

M. Pascal Martin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Il faut deux à trois ans supplémentaires pour évaluer l'expérimentation. En faire une obligation est prématuré, alors qu'il y a beaucoup d'initiatives en cours dans les collectivités. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Même avis.

L'amendement n°391 rectifié est retiré.

L'article 59 quater est adopté.

ARTICLE 60

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Nous abordons la question des approvisionnements dans la restauration collective. Deux postures sont possibles : tendre vers un menu de produits sous label - ambitieux mais irréaliste - en restreignant la liste des produits éligibles aux labels les plus exigeants. Ce faisant, nous n'aurions pas les capacités de production suffisantes et nous favoriserions les importations. En outre, le coût des repas augmenterait. Cet objectif n'est donc pas atteignable à court terme.

La seconde option, retenue par la commission, consiste à réduire la quantité de produits importés pour atteindre les objectifs d'une alimentation saine et durable. Cette option implique d'élargir la liste des produits français à des produits locaux sans certification de conformité dès lors qu'ils sont soumis à un cahier des charges strict.

Les deux options ne sont pas compatibles à court terme. Nous devons favoriser les produits français, y compris bien sûr ceux sous label.

M. Jean-Claude Tissot. – La commission des affaires économiques a amoindri les objectifs d'un article déjà peu ambitieux. Il n'est pas acceptable de trouver dans la liste des produits éligibles des produits certifiés HVE 2 – ce n'est pas une certification suffisante. Il ne faut tolérer aucune régression pour les repas servis à nos enfants et être exigeants.

Nous voulons ne prendre en compte que le niveau 3 de la certification HVE dans les 50 % de produits avec certification de qualité.

M. Joël Labbé. – Les amendements sur la définition de la qualité, intéressants, définissent en creux notre modèle agricole. Je crains un recul sur le développement de l'agriculture biologique - pourtant créatrice d'emplois, maillant le territoire, avec des externalités positives sur la qualité de l'eau, de l'air et du sol, et qui garantit une alimentation de qualité, saine et diversifiée.

Après la fin du financement national de l'aide au maintien, la mise en place d'un crédit d'impôt pour la HVE presque au même niveau que pour le bio et la baisse des soutiens au bio dans la PAC, ce texte acte le désengagement de l'État envers le bio.

Une note de l'Office français de la biodiversité (OFB) - que vous n'avez toujours pas publiée - s'y oppose. Les agriculteurs bio ont besoin d'être rassurés et soutenus.

Vos propos de tout à l'heure, monsieur le ministre, ont été agressifs et caricaturaux ; j'y vois du mépris, que ressentent aussi les agriculteurs bio. (*Applaudissements sur les travées du GEST ; MM. Jean-Claude Tissot et Hervé Gillé applaudissent également.*)

M. le président. – Amendement n°1208 rectifié *bis*, présenté par M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'alinéa 2

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...) Le premier alinéa du I est ainsi modifié :

- l'année : « 2022 » est remplacée par l'année : « 2024 » ;
- le taux : « 50 % » est remplacé par le taux : « 100 % » ;
- le taux : « 20 % » est remplacé par le taux : « 50 % » ;

M. Fabien Gay. – Comment soutenir les revenus des agriculteurs et voter 50 % de bio et de local, tout en continuant à signer des dizaines d'accords de libre-échange ? Canada avec le CETA, Mercosur, Nouvelle-Zélande, Australie, Vietnam, Indonésie, la liste est longue...

Si vous nous répondez, nous retirerons notre amendement.

M. le président. – Amendement n°1905, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

I. – Après l'alinéa 2

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

aa) Le premier alinéa du I est ainsi modifié :

- l'année : « 2022 » est remplacée par l'année : « 2025 » ;
- le taux : « 50 % » est remplacé par le taux : « 80 % » ;
- le taux : « 20 % » est remplacé par le taux : « 50 % » ;

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... Le aa du 1° du I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

M. Joël Labbé. – La certification HVE ne garantit pas la qualité des produits, notamment en élevage - comme en témoignent le rapport de l'Idagri et la note de l'OFB.

Une réforme de cette certification doit avoir lieu en 2023. Elle devra prendre en compte les rotations, les haies, les surfaces d'intérêt écologique...

Cet amendement exclut les produits HVE des 50 % de produits de qualité tant que leur pertinence environnementale n'est pas démontrée.

La HVE fait entrer des produits issus de l'élevage intensif dans les 50 % de produits durables. La charte EVA certifie presque toutes les volailles en HVE niveau 2, alors que ce sont des élevages intensifs ! Cela contrevient à l'esprit de la loi.

M. le président. – Vous avez présenté l'amendement n°1902 et non l'amendement n°1905... Nous considérerons qu'il a été défendu.

M. le président. – Amendement n°1628, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- au premier alinéa, le taux : « 50 % » est remplacé par le taux : « 60 % » et les mots : « au 2° » sont remplacés par les mots : « aux 2° et 3° » ;

M. Franck Montaugé. – Les signes officiels de la qualité et de l'origine (SIQO), identifiés et appréciés des consommateurs, sont victimes d'une concurrence déloyale.

Cet amendement porte de 50 à 60 % la part des produits de qualité servis dans les restaurants collectifs, tout en maintenant l'objectif de 20 % d'agriculture bio. La qualification HVE 3 est gage de qualité alimentaire.

M. le président. – Amendement n°316 rectifié *bis*, présenté par MM. de Nicolaÿ, Retailleau et Vogel, Mme Paoli-Gagin, MM. Mandelli, Malhuret et H. Leroy, Mme Dumont, MM. Courtial, Bouchet et Brisson, Mme Deromedi, MM. Duplomb, Piednoir et B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam et M. Genet.

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

– au premier alinéa, les mots : « , les produits mentionnés au 2° du présent I devant représenter une part au moins égale, en valeur, à 20 % » sont remplacés par les mots : « et les signes d'identification de la qualité et de l'origine, c'est-à-dire les produits mentionnés au 1° de l'article L. 640-2, devant représenter une part au moins égale, en valeur, à 30 % » ;

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – L'une des conclusions des États généraux de l'alimentation en 2018 était de permettre l'accès à tous, notamment en restauration collective publique, à une alimentation de qualité, saine, durable et d'origine locale, et en particulier à des produits locaux ou sous SIQO.

Mais avec cet article, une grande partie de la production standard française peut rentrer dans cet objectif à la place des produits locaux sous SIQO ou bio. C'est une bonne chose pour la production française, mais pénaliser les produits sous SIQO, plus chers.

Sanctuarisons un pourcentage pour ces produits.

L'amendement identique n°875 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°1146, présenté par M. Cozic.

M. Thierry Cozic. – La charte EVA sur les volailles est reconnue en certification environnementale de niveau 2 : la volaille standard peut donc intégrer les 50 % de la loi EGalim, alors que la charte comporte peu de critères environnementaux. Ces volailles,

moins chères que les volailles fermières, Label rouge, IGP ou bio, risquent d'être préférées. Un référentiel belge concernant des légumes a également été reconnu en certification environnementale de niveau 2.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Avis défavorable aux amendements qui rehaussent les seuils. La priorité est de lutter contre les produits importés.

N'envoyons pas de signaux contradictoires aux gestionnaires par rapport à ce que nous avons décidé il y a deux ans. Pour des cibles à 50 et 20 %, nous n'atteignons que 15 et 7 % et nous voudrions rehausser les objectifs ! Il faut offrir une solution opérationnelle aux gestionnaires en élargissant la liste.

Avis défavorable aux amendements n°316 rectifié *bis* et 1146, source de casse-tête pour les gestionnaires. Pour compenser le surcoût des SIQO, ils devront se reporter sur des produits importés. Avis défavorable également aux amendements n°1208 rectifié *bis*, 1905 et 1628 qui changent la donne.

M. Julien Denormandie, ministre. – Trop d'objectifs tuent l'objectif. Mettons-nous à la place d'un gestionnaire de cantine. À trop détailler, il sera impossible de piloter.

Nous assistons à une guerre fratricide, dangereuse, entre bio et HVE. Nos agriculteurs sont riches de leur diversité. Bio et HVE doivent être poussés à fond.

Nous avons voté les crédits et sommes en train de recruter ceux qui réviseront le cahier des charges du label HVE. Cela sera finalisé dans le cadre du plan Ecophyto.

Monsieur Gay, ne nous y trompons pas. L'enjeu n'est pas les accords de libre-échange. Qu'il y ait 10, 20, 50 % de droits tarifaires, cela ne change pas.

Le problème, ce sont les clauses miroirs, qui confrontent des produits français à des produits importés avec des niveaux d'exigence très inférieurs.

La surtransposition n'est pas que le fait du Gouvernement, mais aussi du Parlement !

Lors de la présidence française de l'Union européenne, nos trois priorités seront : les clauses miroirs, les clauses miroirs, les clauses miroirs. (*Mme Sophie Primas s'en réjouit.*) Nous attendons un acte délégué pour interdire l'importation de viande d'animaux élevés aux antibiotiques. Ce sujet est indépendant du libre-échange, quels que soient les tarifs. J'espère vous avoir convaincu...

M. Fabien Gay. – Je ne suis pas convaincu, mais je retire l'amendement n°1208 rectifié *bis*.

L'amendement n°1208 rectifié bis est retiré.

M. Joël Labbé. – L'amendement n°1905 porte la part de produits de qualité à 80 % dans la restauration collective publique, dont 50 % de bio. Il ne faut pas en rester là mais porter une démarche d'amélioration constante pour la protection de l'environnement, et

accompagner un développement de l'offre notamment *via* la restauration collective.

L'amendement n°1905 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°1628.

À la suite d'une épreuve à main levée déclarée douteuse, les amendements identiques n°s 316 rectifié bis et 1146, mis aux voix par assis et debout, sont adoptés.

M. le président. – Amendement n°899 rectifié, présenté par Mme Boulay-Espéronnier, M. Rapin, Mme Raimond-Pavero, M. Burgoa, Mme Deromedi, MM. Brisson et Rojouan et Mmes Bonfanti-Dossat et Garriaud-Maylam.

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- le premier alinéa est complété par les mots : « et les produits de la mer mentionnés au 4° du présent I devant représenter une part au moins égale, en valeur, à 50 % des produits de la mer » ;

Mme Céline Boulay-Espéronnier. – La pêche est un sujet de tension écologique majeur pour nos environnements marins. Il est urgent de faire évoluer notre consommation de produits de la mer vers des pratiques plus durables dans la restauration collective.

Cependant, l'article L. 230-5-1 du code est très peu contraignant en la matière. Parmi tous les produits servis en restauration collective, les produits de la mer sont les bons derniers en termes de labellisation durable, ce qui confirme l'intérêt de renforcer la contrainte prévue dans l'article.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis.* – Le poisson est souvent surgelé dans les cantines pour des raisons sanitaires et de coût. Prévoir une sous-catégorie n'est pas une bonne solution pour les gestionnaires.

L'écolabel est très restrictif, et n'inclut pas les produits Label rouge. Votre amendement sera satisfait par un futur amendement prévoyant 60 % de viandes ou poissons sous signe de qualité. Retrait ou avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre.* – Même avis.

L'amendement n°899 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°1442, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéas 4 et 5

Supprimer ces alinéas.

M. Franck Montaugé. – L'alinéa 5 inclut, dans la liste des produits entrant dans la comptabilisation du seuil de 50 %, les produits dont l'acquisition a été fondée, principalement, sur les performances en matière de protection de l'environnement et de développement des circuits courts et les produits

locaux. Or il n'existe pas nécessairement un lien entre circuits courts et qualité de la production.

N'envoyons pas un mauvais message à des filières qui respectent un cahier des charges très strict.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis.* – L'inclusion des circuits courts est utile pour structurer les filières locales et réduire l'empreinte carbone. Nous avons introduit un critère de qualité et un critère environnemental. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre.* – Avis favorable.

L'amendement n°1442 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1328 rectifié *ter*, présenté par Mme Billon, MM. S. Demilly et Kern, Mmes Dindar et Jacquemet, MM. Delcros et Canévet, Mme Férat, MM. Henno, Levi, Hingray, Capo-Canellas, Détraigne et Duffourg, Mme Morin-Desailly, M. J.M. Arnaud et Mme Létard.

Après l'alinéa 5

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

– le 3° est ainsi rédigé :

« 3° Ou issus de produits bénéficiant d'autres signes ou mentions prévus à l'article L. 640-2 du présent code dont l'utilisation est subordonnée au respect de règles destinées à favoriser la qualité des produits ou la préservation de l'environnement ; »

Mme Annick Billon. – Cet amendement clarifie la comptabilisation des produits prévus à l'article L. 640-2 - Label Rouge, indication géographique protégée (IGP), appellation d'origine protégée (AOP), spécialité traditionnelle garantie (STG).

Les cahiers des charges Label Rouge et IGP, contrairement à d'autres certifications et SIQO, portent aussi sur la transformation ou le conditionnement.

Ainsi, la viande crue bénéficie du Label Rouge, mais pas les produits précuits et prétranchés qui intéressent la restauration collective. Il convient donc de comptabiliser des produits « issus de produits Label rouge/IGP » dont la présentation adaptée à la restauration collective n'est pas forcément prévue dans les cahiers des charges Label rouge.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis.* – Avis favorable à cet amendement qui résout astucieusement le problème.

M. Julien Denormandie, *ministre.* – Retrait, car nous avons trouvé une autre solution, *via* le Conseil national de la restauration collective.

L'amendement n°1328 rectifié ter est adopté.

M. le président. – Amendement n°1662, présenté par Mme Monier et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

«...° Ou bénéficiant des marques Valeurs Parc naturel régional et Esprit Parc national fondées sur des critères d'exigences environnementales, sociales et patrimoniales et respectant les exigences d'un cahier des charges précis s'appuyant sur un référentiel national ; »

M. Jean-Jacques Michau. – Les produits bénéficiant des marques « Valeurs parc naturel régional » et « Esprit parc national » répondent parfaitement aux objectifs de l'article 24 de la loi EGalim. Il est anormal qu'ils soient exclus de la liste. Le Conseil économique, social et environnemental ne dit pas autre chose dans son avis du 9 décembre 2020 pour une alimentation durable et ancrée dans les territoires.

M. le président. – Amendement n°328 rectifié, présenté par Mme V. Boyer, M. Frassa, Mmes Garriaud-Maylam et Belrhiti, MM. Genet, Bouchet, Milon, Rojouan, Meurant et Sido, Mme Dumas, M. Le Rudulier et Mme Pluchet.

Après l'alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- après le 8°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Ou bénéficiant d'une marque répondant à des critères de développement durable, dont la liste est déterminée par décret. » ;

M. Fabien Genet. – Cet amendement inclut à la liste des produits de qualité ceux portant les marques « Valeurs parc naturel régional » et « Esprit parc national », qui répondent aux critères de développement durable.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – L'amendement n°1662 est contraire au droit communautaire en ce qu'il privilégie une origine géographique précise. De plus, les amendements sont satisfaits partiellement par la rédaction de la commission. Retrait ou avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis défavorable.

L'amendement n°1662 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°328 rectifié.

M. le président. – Amendement n°1688, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- les 6° et 7° sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Ou issus des exploitations ayant fait l'objet du plus haut niveau de certification prévu à l'article L. 611-6 ; »

M. Franck Montaugé. – Nous portons cet amendement depuis plus de deux ans. Pour respecter l'esprit de la loi, les critères de la liste doivent être objectivables et vérifiables.

Cette liste ne devrait pas compter de produits de niveau inférieur à HVE 3.

M. le président. – Amendement n°1902, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- le 6° est abrogé ;

- au 7°, l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2023 » ;

M. Joël Labbé. – Cet amendement exclut les produits issus de la HVE tant que la réforme du cahier des charges n'aura pas abouti.

M. le président. – Amendement n°1439, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

– au 6°, l'année : « 2029 » est remplacée par l'année : « 2024 » ;

– au 7°, l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2025 » ;

M. Franck Montaugé. – Cet amendement de repli rétablit les deux alinéas supprimés en commission concernant l'avancement du calendrier autorisant uniquement les produits HVE 3, avec plus d'ambition que l'Assemblée nationale. Le délai de 2025 est tenable.

M. le président. – Amendement n°1330 rectifié *ter*, présenté par Mme Billon, MM. Bonnacarrère, S. Demilly et Kern, Mmes Dindar et Jacquemet, MM. Delcros, Canévet, Henno, Levi, Hingray, Capo-Canellas, Détraigne, Duffourg et J.M. Arnaud et Mmes Morin-Desailly et Létard.

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

– au 6°, l'année : « 2029 » est remplacée par l'année : « 2026 » ;

– au 7°, l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2027 » ;

Mme Annick Billon. – Je me rallie à la position de la commission.

*L'amendement n°1330 rectifié *ter* est retiré.*

M. le président. – Amendement identique n°1440, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Franck Montaugé. – Cet amendement de repli rétablit les deux alinéas supprimés en commission concernant l'avancement du calendrier autorisant uniquement les produits HVE 3.

M. le président. – Amendement identique n°2061, présenté par Mme Schillinger et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Mme Patricia Schillinger. – Il convient d'accélérer la transition vers le niveau HVE 3, mais l'échéance doit être réaliste. Beaucoup d'exploitations ont déjà entamé le processus. Le 1^{er} janvier 2027 est un bon compromis. Nous accompagnons les engagements des producteurs pour produire mieux des produits de meilleure qualité.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – La commission est défavorable aux restrictions à la liste des produits concernés par les 50 %. De plus, c'est remettre en cause les options prises dans la loi EGalim. La loi Climat n'est pas le lieu d'un débat sur la certification HVE, même si celui-ci est légitime. Avis défavorable à tous ces amendements.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis défavorable aux amendements n°1688, 1902 et 1439.

Avis favorable aux amendements identiques n°1440 et 2061 qui rétablissent la date de 2027.

L'amendement n°1688 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°1902 et 1439 et les amendements identiques n°1440 et 2061.

M. le président. – Amendement n°1329 rectifié *ter*, présenté par Mme Billon, MM. Bonnacarrère, S. Demilly et Kern, Mmes Dindar et Jacquemet, MM. Delcros, Canévet, Henno, Levi, Hingray, Capo-Canellas, Détraigne, Duffourg et J.M. Arnaud et Mmes Morin-Desailly et Létard.

Alinéas 9 et 10

Supprimer ces alinéas.

Mme Annick Billon. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°1904, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

M. Joël Labbé. – La commission des affaires économiques du Sénat a ajouté les produits bénéficiant d'une démarche de certificat de conformité des produits (CCP) à la liste des produits compris dans les 50 %, or le CCP n'est pas une garantie suffisante de qualité.

Du fait de leurs prix plus bas, ces produits moins exigeants risquent d'être privilégiés par les restaurants collectifs, ce qui viderait la mesure de son sens, alors que les restaurants collectifs ont déjà amorcé la transition. C'est un recul par rapport à l'esprit initial de la loi EGalim.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – La commission a précisé que les produits avec CCP feraient l'objet d'un cahier des charges contrôlé et validé par l'État, qui comportera des mesures environnementales et de qualité. Vos préoccupations

sont prises en compte. Ainsi la filière bovine pourrait valoriser ses steaks hachés dans les cantines.

Refuser ces produits, c'est se priver des moyens de reconquérir des parts de marché perdues face aux produits importés. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis favorable. Nous en avons débattu à l'Assemblée nationale.

Mme Annick Billon. – Je me range à l'avis de la rapporteure.

*L'amendement n°1329 rectifié *ter* est retiré.*

L'amendement n°1904 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°32 rectifié *bis*, présenté par M. Menonville, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle, Decool, Wattebled, Kern, Capus, J.M. Arnaud, Hingray et Bascher, Mme Guillotin et M. Malhuret.

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Ou provenant d'animaux ayant accédé au pâturage pendant une période d'au moins cinq mois ; »

M. Daniel Chasseing. – L'accès au pâturage est, comme l'autonomie des exploitations, l'un des principaux indicateurs de la durabilité des systèmes d'élevage.

Pour faciliter l'approvisionnement en viandes durables et lutter contre les viandes d'importation en restauration collective, qui représentent encore 48 % des approvisionnements, il semble pertinent d'intégrer ce critère à la liste fixée par la loi EGalim.

M. le président. – Amendement identique n°997 rectifié, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa et Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas, Garriaud-Maylam et Pluchet.

M. Fabien Genet. – Défendu.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Le CCP avec le nouveau protocole répond justement à ces exigences. Si le producteur s'engage dans la démarche de certification de ses pratiques, il pourra intégrer les 50 %. Retrait ?

M. Julien Denormandie, ministre. – Même avis, avec une pensée pour les gestionnaires : s'il faut en plus prendre en compte l'accès des animaux aux pâturages, ce sera ingérable... Le mieux est l'ennemi du bien.

*Les amendements identiques n°32 rectifié *bis* et 997 rectifié sont retirés.*

M. le président. – Amendement n°996 rectifié, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa et Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas, Garriaud-Maylam et Pluchet.

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Ou provenant d'une filière de production dont au moins 80 % de la production est réalisée en autonomie sur l'exploitation ; »

M. Fabien Genet. – En France, en moyenne, 60 % de l'alimentation fournie aux bovins est produite par l'éleveur, sur son exploitation ; 80 % pour les cheptels allaitants. C'est pour valoriser cet atout du modèle français et engager les éleveurs dans une amélioration de leurs pratiques que cet amendement intègre un critère d'autonomie des exploitations dans la liste des critères d'éligibilité aux 50 %.

M. le président. – Amendement identique n°1664, présenté par M. Redon-Sarrazy et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Jean-Claude Tissot. – Défendu.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Là encore, le CCP est la réponse. Retrait ou avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Imaginez une collectivité territoriale dont les cantines scolaires sont gérées par délégation à une entreprise : elle devra s'assurer de l'autonomie fourragère des producteurs ! Restons-en aux labels de qualité, sans entrer dans ce niveau de détail, inapplicable.

L'amendement n°996 rectifié est retiré.

L'amendement n°1664 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°881 rectifié *bis*, présenté par Mmes Boulay-Espéronnier et Raimond-Pavero, MM. Burgoa, Brisson et Rojouan, Mmes Bonfanti-Dossat et Garriaud-Maylam et M. Rapin.

Après l'alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- après le 8°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° À l'exclusion des produits issus d'élevages soumis à autorisation environnementale, telle que définie aux articles L. 511-1 et suivants du code de l'environnement, des produits issus de méthodes de productions ne pouvant bénéficier des mentions prévues aux b, c, d et e du 1 de l'article 11 du règlement (CE) n° 543/2008 de la commission du 16 juin 2008 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les normes de commercialisation pour la viande de volaille et des produits issus des productions sous code 3 selon les termes de l'annexe I du règlement (CE) n° 589/2008 de la Commission du 23 juin 2008 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les normes de commercialisation applicables aux oeufs. »

Mme Céline Boulay-Espéronnier. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°945, présenté par M. S. Demilly et les membres du groupe Union Centriste.

M. Jean-Pierre Moga. – Cet amendement met la production française à l'abri de l'importation de produits issus d'un élevage intensif de mauvaise qualité.

M. le président. – Amendement n°1903, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- Après le 8°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° À l'exclusion des produits issus d'élevages soumis à autorisation environnementale, telle que définie à l'article L. 512-1 du code de l'environnement, des produits issus de méthodes de productions ne pouvant bénéficier des mentions prévues aux b, c, d et e du 1 de l'article 11 du règlement (CE) 543/2008 de la Commission du 16 juin 2008 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les normes de commercialisation pour la viande de volaille et des produits issus des productions sous code 3 selon les termes de l'annexe I du règlement (CE) 589/2008 du 23 juin 2008 de la Commission portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les normes de commercialisation applicables aux œufs. » ;

M. Joël Labbé. – Ce texte rend cohérente la définition de la qualité alimentaire telle que prévue par la loi EGalim pour l'approvisionnement en produits durables et de qualité des restaurants collectifs.

L'objet de cette disposition est actuellement détourné et certaines productions d'élevage intensives peuvent y être intégrées *via* la certification environnementale de niveau 2, dont le cahier des charges est inopérant concernant l'élevage. La charte EVA, qui certifie la quasi-totalité des volailles standards françaises, vient d'obtenir la certification environnementale de niveau 2 par un arrêté du 25 janvier 2021.

Il convient d'exclure ces productions d'élevage qui ne bénéficient pas d'une mention de qualité reconnue au niveau européen par le Règlement de commercialisation des volailles ainsi que les productions issues de poules pondeuses en cage, et les produits issus d'élevage soumis à autorisation environnementale.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Si nous réduisons trop la liste des produits éligibles, les objectifs ne seront jamais atteints. Retrait ou avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Même avis.

Les amendements identiques n°s 881 rectifié bis et 945 ne sont pas adoptés, non plus que l'amendement n°1903.

M. le président. – Amendement n°1443, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

dont 20 % en valeur répondant aux conditions mentionnées au 2° du I

M. Franck Montaugé. – Cet amendement introduit une part de 20% d'agriculture bio pour les produits carnés et les produits de la mer proposés en restauration collective.

En effet, pour atteindre l'objectif de 20 % de bio en valeur, certaines filières, à commencer par les fruits et légumes, seront davantage mobilisées.

M. le président. – Amendement n°1906, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

, dont une part d'au moins 20 %, en valeur, de produits répondant au 2° du même I

M. Joël Labbé. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°880 rectifié *bis*, présenté par Mmes Boulay-Espéronnier et Raimond-Pavero, MM. Burgoa, Brisson et Rojouan, Mmes Bonfanti-Dossat et Garriaud-Maylam et M. Rapin.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La part des viandes bovines, porcines, ovines et de volaille et les produits de la pêche répondant aux conditions prévues au deuxième alinéa du présent I doit représenter une part au moins égale en valeur à 20 %.

Mme Céline Boulay-Espéronnier. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°828 rectifié, présenté par M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La part des viandes bovines, porcines, ovines et de volaille et les produits de la pêche répondant aux conditions prévues au 2° du présent I doit représenter une part au moins égale en valeur à 20 %.

M. Gérard Lahellec. – Défendu.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – L'Assemblée nationale a fixé un objectif de 60 % de viande et de poisson sous signe de qualité d'ici à 2024. Contingenter ces 60 % avec 20 % de bio, c'est opposer les démarches de qualité ; cela compliquera le travail des gestionnaires. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Même avis.

L'amendement n°1443 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 1906, 880 rectifié bis et 828 rectifié.

M. le président. – Amendement n°31 rectifié *bis*, présenté par M. Menonville, Mme Mélot et MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle, Wattebled, Kern, Capus, J.M. Arnaud, Hingray, Bascher et Malhuret.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

, ce taux étant fixé à 100 % dans les restaurants collectifs gérés par l'État, ses établissements publics et les entreprises publiques nationales

M. Daniel Chasseing. – Dans la même logique d'exemplarité de l'État, cet amendement d'appel fixe un objectif d'approvisionnement à 100 % en viandes françaises durables des restaurants gérés par l'État, ses établissements publics et les entreprises publiques nationales. Il s'agit de manger moins mais mieux de la viande.

M. le président. – Amendement identique n°995 rectifié, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa et Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas, Garriaud-Maylam et Pluchet.

M. Fabien Genet. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°1661, présenté par M. Redon-Sarrazy et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans les restaurants collectifs gérés par l'État, ses établissements publics et les entreprises publiques nationales, ce taux est fixé à 80 % en 2024 et 100 % en 2027.

M. Jean-Claude Tissot. – Cet amendement porte l'objectif de viande et poisson sous signe de qualité de 60 à 80 % en 2024 et 100 % en 2027. C'est ambitieux, mais au moins cela fixe un cap pour manger moins mais mieux de la viande.

M. le président. – Amendement n°1540, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans les restaurants collectifs gérés par l'État, ses établissements publics et les entreprises publiques nationales, ce taux est fixé à 80 %.

M. Franck Montaugé. – Cet amendement de repli encourage une montée en gamme des produits servis dans la restauration collective, surtout si celle-ci offre également des débouchés aux filières françaises.

Comme le taux de 100 % pourrait être dissuasif, nous proposons un taux de 80 %, plus ambitieux que celui de 60 % qui sera appliqué à l'ensemble de la restauration collective publique et privée en 2024, mais plus réaliste que celui de 100 %.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – Avis favorable aux amendements identiques n^{os}31 rectifié *bis* et 995 rectifié. S'ils sont adoptés, les amendements n^{os}1661 et 1540 seront satisfaits : avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – Je partage l'esprit de ces amendements, mais les amendements n^{os}31 rectifié *bis* et 995 rectifié ne me semblent pas réalistes.

Avis favorable à l'amendement n^o1661 ; avis défavorable aux amendements identiques n^{os}31 rectifié *bis* et 995 rectifié et à l'amendement n^o1540.

Les amendements identiques n^{os}31 rectifié bis et 995 rectifié sont adoptés.

Les amendements n^{os}1161 et 1540 n'ont plus d'objet.

M. le président. – Amendement n^o1350 rectifié, présenté par MM. Jacquin et Pla, Mmes Lepage, Meunier et Conway-Mouret, MM. Michau, Antiste, P. Joly, Bourgi et Todeschini, Mmes Rossignol et Bonnefoy, MM. Tissot et Kerrouche, Mme Briquet, MM. Raynal et Cozic et Mme Monier.

I. – Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au II, après le mot : « ailleurs », il est inséré le mot : « prioritairement » ;

II. – Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au même II, après la seconde occurrence du mot : « produits », sont insérés les mots : « mentionnés au I » ;

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement privilégie un approvisionnement local dans la part de produits durables et de qualité servis en restauration collective.

La commande publique est incitée à participer à la structuration des filières d'approvisionnement locales en choisissant notamment pour la part de 50 % de produits durables et de qualité ceux issus des projets alimentaires territoriaux (PAT).

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – Les produits des PAT ne peuvent être inclus car cela introduirait un critère géographique incompatible avec le droit communautaire.

En revanche, les élus pourront communiquer sur le taux de produits issus des PAT, afin de mettre en avant ces bonnes pratiques. Retrait ou avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n^o1350 rectifié est retiré.

L'amendement n^o1242 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n^o1351 rectifié, présenté par MM. Jacquin et Pla, Mmes Lepage, Meunier et Conway-Mouret, MM. Michau, Antiste, P. Joly, Bourgi et Todeschini, Mmes Rossignol et Bonnefoy, MM. Tissot et Kerrouche, Mme Briquet et M. Cozic.

I. – Alinéa 17

Remplacer l'année :

2024

par l'année :

2023

II. – Alinéa 27

Remplacer l'année :

2024

par l'année :

2023

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement avance à 2023 la date à laquelle les sites de restauration collective privés seront soumis au respect de 50 % de produits de qualité.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – Cela risque de favoriser les importations. Avis défavorable. Laissons le temps aux filières d'approvisionnement de s'organiser.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n^o1351 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n^o2064, présenté par Mme Schillinger et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Alinéa 18

1^o Remplacer les mots :

la publication de la loi n^o du portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

par l'année :

2023

2^o Remplacer la date :

1^{er} janvier

par les mots :

au plus tard le 31 décembre de chaque année

3^o Compléter cet alinéa par les mots :

portant sur l'année précédente

Mme Patricia Schillinger. – Il serait prématuré de rendre un rapport sur la mise en œuvre des objectifs

d'approvisionnement en produits durables et de qualité dès le 1^{er} janvier 2022, date même de l'entrée en vigueur de ces objectifs.

Cet amendement prévoit un rapport annuel.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Vous demandez un rapport d'évaluation, tout en accélérant la mise en œuvre par les communes : c'est paradoxal ! Cela révèle surtout que nous ne disposons pas d'informations suffisantes sur l'approvisionnement et la capacité à atteindre ces objectifs. Avis défavorable. Ce rapport d'évaluation est essentiel.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis favorable au contraire : la séquence est la bonne. Nous devons disposer de ce rapport pour évaluer le dispositif.

L'amendement n°2064 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1444, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'alinéa 21

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La part des produits de qualité répondant aux critères de l'article L. 230-5-1 du présent code, issus d'un circuit court ou d'origine française. » ;

M. Franck Montaugé. – Cet amendement prévoit que le bilan statistique annuel évalue la part des produits de qualité issus des circuits courts et ceux d'origine française.

S'il s'avérait qu'EGalim fournit les importations, nous pourrions apporter les corrections nécessaires.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Est-ce réalisable ? Sagesse.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis défavorable.

L'amendement n°1444 est adopté.

L'article 60, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 60

M. le président. – Amendement n°830 rectifié bis, présenté par M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 60

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre préliminaire du titre III du livre II du code rural et de la pêche maritime est complété par un article L. 230-5-... ainsi rédigé :

« Art. L. 230-5-.... – Au plus tard le 1^{er} janvier 2023, les repas avec viandes de bœuf, de veau, d'agneau ou de volaille servis dans les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ont la charge comprennent 100 % :

« 1° De viandes ayant parcouru une distance maximale définie par décret ;

« 2° Ou issus de l'agriculture biologique au sens du règlement (CE) n° 834/2007 du Conseil du 28 juin 2007 relatif à la production biologique et à l'étiquetage des produits biologiques et abrogeant le règlement (CEE) n° 2092/91, y compris les produits en conversion au sens de l'article 62 du règlement n° 889/2008 de la Commission du 5 septembre 2008 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 834/2007 du Conseil relatif à la production biologique et à l'étiquetage des produits biologiques en ce qui concerne la production biologique, l'étiquetage et les contrôles ;

« 3° Ou bénéficiant d'autres signes ou mentions prévus à l'article L. 640-2 dont l'utilisation est subordonnée au respect de règles destinées à favoriser la qualité des produits ou la préservation de l'environnement ;

« 4° Ou bénéficiant de l'écolabel prévu à l'article L. 644-15 ;

« 5° Ou bénéficiant du symbole graphique prévu à l'article 21 du règlement (UE) n° 228/2013 du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2013 portant mesures spécifiques dans le domaine de l'agriculture en faveur des régions ultrapériphériques de l'Union et abrogeant le règlement (CE) n° 247/2006 du Conseil, et dont l'utilisation est subordonnée au respect de règles destinées à favoriser la qualité des produits ou la préservation de l'environnement ;

« 6° Ou, jusqu'au 31 décembre 2029, issus d'une exploitation ayant fait l'objet de la certification prévue à l'article L. 611-6 et satisfaisant à un niveau d'exigences environnementales au sens du même article L. 611-6 ;

« 7° Ou, à compter du 1^{er} janvier 2030, issus des exploitations ayant fait l'objet du plus haut niveau de certification prévu à l'article L. 611-6 ;

« 8° Ou satisfaisant, au sens de l'article 43 de la directive 2014/24/ UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE, de manière équivalente, aux exigences définies par ces signes, mentions, écolabel ou certification ;

« 9° Ou provenant d'une filière de production dont au moins 80 % de la production est réalisée en autonomie sur l'exploitation ;

« 10° Ou provenant d'animaux ayant accédé au pâturage pendant une période d'au moins cinq mois. »

M. Fabien Gay. – La question de la qualité de la restauration collective est liée à celle de la relocalisation des productions. Nous souhaitons renforcer, d'ici 2023, les obligations inhérentes aux viandes de bœuf, d'agneau ou de volaille en fixant un objectif d'approvisionnement en viandes locales ou durables, sur le modèle de l'objectif multi-produits.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Cet amendement est contraire à la Constitution et au droit européen puisqu'il inclut un critère

géographique. Il est satisfait par ailleurs par l'article 60, qui prévoit une certification visant à valoriser les pratiques vertueuses. Retrait ou avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Même avis.

L'amendement n°830 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1663, présenté par M. Lurel et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 60

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 271-5-1 du code rural et de la pêche maritime, les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont ».

M. Franck Montaugé. – L'article 98 de la loi EGAlim prévoit une possibilité d'adaptation des seuils dans les départements d'outre-mer. Or aucun décret n'a été publié. Les seuils nationaux s'appliqueront donc au 1^{er} janvier 2022.

Du fait de la faible offre locale de produits bio dans ces territoires, l'obligation d'une part de 20 % se traduira mécaniquement par des importations par avion ou bateau, émettrices de gaz à effets de serre, et aucun développement de l'agriculture locale.

Cet amendement introduit donc une obligation d'adaptation des seuils afin de prendre en compte les réalités locales ultramarines.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Effectivement, la loi EGAlim prévoyait un décret pour adapter les seuils outre-mer, vu la faiblesse de l'offre locale en bio. Or il n'a jamais été pris. Cet amendement le rend obligatoire. Qu'en pense le Gouvernement ?

M. Julien Denormandie, ministre. – Le décret d'adaptation des seuils pour les DROM, Saint Pierre et Miquelon et Saint Martin, a été présenté début mai au Comité national d'évaluation des normes et sera bientôt renvoyé au Conseil d'État ; il sera publié dans les prochaines semaines. Retrait car satisfait.

L'amendement n°1663 est retiré.

M. le président. – Amendement n°1803 rectifié, présenté par Mme Loisier, au nom de la commission des affaires économiques.

Après l'article 60

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article L. 421-23 du code de l'éducation est ainsi modifié :

1° À la deuxième phrase du troisième alinéa, le mot : « définies » est remplacé par les mots : « et aux objectifs fixés en matière d'approvisionnements de produits agricoles et de denrées alimentaires définis » ;

2° Le dernier alinéa est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Elle comprend un volet relatif à la restauration scolaire qui vise en particulier à répondre aux objectifs fixés à l'article L. 230-5-1 du code rural et de la pêche maritime. Afin d'atteindre ces objectifs, ce volet peut inclure des clauses permettant au président de la collectivité territoriale concernée, dans le respect de l'autonomie de l'établissement prévue à l'article L. 421-4 du présent code, de solliciter une action des services d'intendance et d'administration de l'établissement en la matière. »

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – On fixe des objectifs ambitieux aux collectivités territoriales mais sans leur laisser la main sur l'approvisionnement !

Cet amendement corrige cette anomalie en incluant dans la convention passée entre le directeur d'établissement scolaire et le président du conseil départemental ou régional un volet relatif à la restauration scolaire.

Ainsi, les collectivités territoriales auront un pouvoir de décision sur les adjoints gestionnaires en charge de la restauration scolaire.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis favorable sur le fond, mais je vous invite à le retirer car il aura toute sa place dans le cadre de la loi 4D. Nous en avons déjà parlé avec Jacqueline Gourault.

Mme Françoise Gatel. – Monsieur le ministre, j'ai confiance en vous, mais cela n'empêche pas de vouloir prendre des gages. Merci à Mme la rapporteure. La commission des lois ira plus loin, mais cela n'empêche pas de voter l'amendement dès ce soir. Le Sénat est cohérent. N'y voyez que de la bienveillance, de l'exigence, de l'efficacité ! (*Sourires*)

L'amendement n°1803 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°1446, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 60

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de créer un fonds d'aide à la transition alimentaire de la restauration collective publique.

M. Franck Montaugé. – Dans un rapport de 2019, le CGAAER estime que la mise en œuvre de la loi EGAlim dans la restauration collective induit un surcoût pouvant aller de 0,1 à 0,42 euros, qui peut être compensé par la lutte contre le gaspillage alimentaire, une meilleure organisation de l'approvisionnement et ou un grammage plus adapté aux besoins, mais qui suppose un accompagnement financier des établissements.

Avec cet amendement d'appel, nous demandons au Gouvernement de remettre un rapport sur le sujet. Quelles mesures le Gouvernement prendra-t-il pour accompagner les acteurs en difficulté ?

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – Avis défavorable, en attendant les éclaircissements du ministre.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – Avis défavorable. J'attire votre attention sur les dispositions du plan de relance : 80 millions d'euros pour les projets alimentaires territoriaux et 50 millions d'euros dédiés à l'accompagnement des cantines des petites communes. Ces mesures sont en cours de déploiement.

L'amendement n°1446 n'est pas adopté.

L'article 60 bis A est adopté.

ARTICLE 60 BIS

M. le président. – Amendement n°1910, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Alinéa 1

Après le mot :

nutritionnel

insérer le mot :

durable

M. Joël Labbé. – Les chèques alimentaires doivent viser la qualité nutritionnelle des produits, mais aussi garantir la durabilité des conditions de production des produits. La Convention citoyenne sur le climat a proposé de les flécher vers les Amap ou les produits bio.

L'alimentation bio de qualité ne doit pas être réservée à une minorité aisée. Ne donnons pas une image stigmatisante des bénéficiaires de l'aide alimentaire en prétendant leur apprendre à manger sainement. Il faut garantir la qualité environnementale de l'alimentation proposée.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – Satisfait par l'alinéa 2, qui définit le chèque. Retrait ou avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°1910 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1352 rectifié, présenté par MM. Jacquin et Pla, Mmes Meunier et Conway-Mouret, MM. Michau, Antiste, P. Joly, Bourgi et Todeschini, Mmes Rossignol et Bonnefoy, M. Tissot, Mme Briquet, M. Cozic et Mme Monier.

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

modalités et les délais d'instauration

par les mots :

réponses à apporter face à l'urgence de la précarité alimentaire et au défi de la démocratisation de l'accès à une alimentation durable. Ce rapport porte notamment sur les modalités d'instauration d'un « chèque déjeuner pour tous » et

II. – Alinéa 3

Remplacer les mots :

mentionné

par les mots :

et du « chèque déjeuner pour tous » mentionnés

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement complète le rapport prévu par l'examen d'une piste supplémentaire pour répondre à la précarité alimentaire et au défi de la démocratisation de l'accès à une alimentation durable : celle d'un « chèque déjeuner pour tous », sur le modèle du titre restaurant, cofinancé par l'employeur. Il pourrait être étendu à tous les Français pour ne pas stigmatiser les plus précaires.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – La priorité c'est de cibler le chèque sur les personnes les plus à risque de précarité. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Nous voulons au contraire éviter de cibler une partie de la population, et valoriser une alimentation de qualité !

L'amendement n°1352 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°2068 rectifié, présenté par Mmes Schillinger et Havet et M. Patriat.

Alinéa 3

Supprimer les mots :

dans le but de favoriser notamment la place des produits frais,

Mme Patricia Schillinger. – Le chèque alimentaire vise à favoriser la consommation de produits agricoles et agroalimentaires de qualité dans une optique de réduction des inégalités alimentaires et nutritionnelles, et de structuration de filières agricoles. Ne restreignons pas son bénéfice aux seuls produits frais, les produits transformés pouvant également remplir cet objectif.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – L'article ne restreint pas le bénéfice du chèque aux seuls produits frais, mais rappelle qu'ils ne doivent pas être oubliés. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – Votre amendement est satisfait. Retrait ?

L'amendement n°2068 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°1908 rectifié, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Alinéa 3

Après les mots :

la durée,

insérer les mots :

les modalités d'évaluation et de suivi, associant notamment des parlementaires, les usagers, les acteurs de la lutte contre la précarité alimentaire, dont les associations, les modalités de distribution, en particulier dans les zones où les points de distribution sont absents ou insuffisants, les mesures à mettre en œuvre pour assurer une bonne adéquation entre l'offre et la demande de produits alimentaires à la suite de la mise en œuvre de ce dispositif, les dispositifs d'accompagnements de ce chèque concernant la sensibilisation et le partage d'information sur l'alimentation et l'agriculture durable,

M. Joël Labbé. – Il s'agit de s'assurer que les chèques alimentaires répondent aux besoins des usagers, tout en favorisant une production agricole locale, écologique et de qualité, et la construction d'une démocratie alimentaire.

Ce rapport étudierait la mise en place d'un comité de suivi et d'évaluation associant les usagers. Il étudierait les modalités de distribution des produits, les mécanismes de soutien à l'agriculture urbaine, l'installation de marchés ou magasins de producteurs, épiceries solidaires, groupements d'achats, AMAPs solidaires dans les quartiers défavorisés, par exemple via un fonds spécifique.

Il se pencherait sur l'offre alimentaire de qualité, sur les mécanismes d'accompagnement et de pédagogie et le partage de savoirs et d'informations sur l'alimentation saine locale et durable et les systèmes agricoles, afin, notamment, de relier citoyens et agriculteurs.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Avis favorable à ces précisions utiles.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis défavorable.

L'amendement n°1908 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°1909, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Au plus tard le 1^{er} juillet 2022, en s'appuyant sur une évaluation du dispositif de chèque alimentaire mentionné aux I et II, le Gouvernement remet un rapport sur la possibilité et l'opportunité de faire évoluer ce dispositif en un système plus inclusif et pérenne, via l'expérimentation d'une sécurité sociale de l'alimentation, à même d'assurer un mécanisme

universel assurant le droit à l'alimentation durable et de qualité pour tous, dans une perspective de gestion intégrée de l'alimentation, de la nutrition, de la biodiversité, du climat, et de l'équilibre du développement territorial. Ce rapport propose les modalités de mise en place d'une concertation sur le sujet, associant l'ensemble des acteurs concernés.

M. Joël Labbé. – La crise sanitaire a aggravé la précarité économique et alimentaire. Dans ce contexte, les chèques alimentaires constituent une avancée notable.

Mais il nous faut des réponses structurelles, pour assurer un véritable droit à l'alimentation ; nous y serons très vigilants.

Notre système d'aide alimentaire ne fait pas le lien entre précarité alimentaire, santé publique et transition agroécologique, et rémunération juste des producteurs.

C'est pourquoi nous proposons, à travers cet amendement d'appel, d'évoluer vers une sécurité sociale de l'alimentation durable. En versant un montant fixe, tous les mois, à un public ciblé, via la sécurité sociale, à dépenser dans les établissements conventionnés et pour des produits conventionnés, ce mécanisme inclusif encouragerait une alimentation saine et durable, et accélérerait la transition agroécologique tout en contribuant à une rémunération équitable des producteurs.

Le coût, certes élevé, serait amorti sur le long terme, grâce aux économies sur les coûts de santé et des coûts liés aux externalités agricoles.

C'est une utopie, diront certains - comme l'était la Sécurité sociale en son temps !

M. le président. – Amendement n°1451 rectifié *bis*, présenté par M. Gillé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Au 1^{er} juillet 2022, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de mettre en place une Sécurité sociale de l'alimentation, à même d'assurer un mécanisme universel assurant le droit à l'alimentation pour tous. Il instruira notamment les points suivants : l'évaluation du dispositif des chèques alimentaires, la dissymétrie entre les aspirations alimentaires des Français et leur consommation en tenant compte de la disponibilité alimentaire, l'évaluation des impacts de la mise en place d'une Sécurité sociale de l'alimentation sur d'autres services économiques et politiques publiques (santé, agriculture, lutte contre le changement climatique...), l'évaluation des transitions nécessaires pour les secteurs de la production agricole et alimentaire, de l'aide alimentaire et de la lutte contre le gaspillage, l'analyse des fonctionnements d'initiatives de démocratie alimentaire locale et leurs enseignements pour la généralisation d'une démocratie dans l'alimentation afin de dessiner

des expérimentations possibles pour la mise en place d'une Sécurité sociale de l'alimentation.

M. Hervé Gillé. – Cet amendement d'appel a été travaillé avec ESS France en lien avec le Réseau Action Climat, ISF-AgrISTA, la Fédération Nationale d'Agriculture Biologique et l'Association VRAC. Si l'on met en perspective le coût du traitement social de la précarité alimentaire, on voit qu'un système assurantiel serait plus équilibré. C'est une orientation politique intéressante.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Ces amendements d'appel nous permettront d'entendre le ministre.

Avis défavorable, car la commission estime que la lutte contre la précarité alimentaire exige d'abord des solutions concrètes, comme un chèque alimentaire bien ciblé.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis défavorable. Les inégalités sociales et territoriales se doublent d'une inégalité nutritionnelle, dont souffrent plus de 8 millions de nos concitoyens. C'est pourquoi je préfère parler de chèque nutritionnel. En parallèle, nous menons des politiques sociales fortes.

L'amendement n°1909 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°1451 rectifié bis.

L'article 60 bis, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL après l'article 60 bis

M. le président. – Amendement n°829, présenté par M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 60 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 266-2 du code de l'action sociale et des familles, après le mot : « aide », sont insérés les mots : « , qui vise à répondre aux besoins en volume, tout en prenant en compte, dans la mesure du possible, de critères de qualité des denrées alimentaires, ».

M. Fabien Gay. – En matière d'aide alimentaire, l'urgence à nourrir prime. Mais il ne faut pas oublier la qualité, sous peine de voir ressurgir un scandale comme celui des faux steaks hachés distribués par le Fonds européen d'aide aux plus démunis (Fead).

L'excellent rapport sénatorial (*rires*) avait conclu à la nécessité d'imposer des critères de qualité dans les appels d'offres, le tout en répondant, dans l'enveloppe contrainte du Fead, aux nécessités de quantité. Parmi les pistes, l'allotissement et une séparation des appels d'offres sur la production de denrées et la logistique.

Les plus démunis ont droit à une alimentation de qualité.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Les associations caritatives attendent cette meilleure prise en compte. Avis favorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Vous avez raison, monsieur le sénateur, de vous battre sur le sujet. Mais votre amendement est satisfait par des travaux en cours. Sagesse pour saluer vos travaux sur le sujet.

M. Fabien Gay. – Je vous rends votre salut : depuis que vous êtes en charge, beaucoup de choses ont changé. On le doit aussi aux fonctionnaires de France Agrimer. La question de la qualité est trop primordiale pour qu'on ne la grave pas dans le marbre. Cet amendement appelle à poursuivre ce travail.

Il faut que cette question reste aux mains de France Agrimer - mais ses fonctionnaires ont besoin de moyens humains - une douzaine de postes au moins - pour conserver un nombre suffisant de produits.

L'amendement n°829 est adopté et devient un article additionnel.

ARTICLE 60 TER

M. le président. – Amendement n°1802, présenté par Mme Loisier, au nom de la commission des affaires économiques.

Après le mot :

utile

insérer le mot :

française

L'amendement rédactionnel n°1802, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°1925, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Alinéa 1

1° Après le mot :

en légumineuses

insérer le mot :

diversifiées

2° Compléter cet alinéa par les mots :

et à 15 % au 1^{er} janvier 2050

M. Joël Labbé. – Cet amendement renforce l'objectif de la stratégie nationale en faveur du développement des protéines végétales, à savoir 8 % de la SAU en 2030, en fixant un objectif complémentaire de 15 % de la SAU à horizon 2050.

Les filières sont mobilisées pour développer les légumineuses, à la fois en alimentation humaine et animale. Il faut accélérer ce mouvement, en envoyant un signal clair dans la loi.

L'amendement précise également que ces cultures de légumineuses doivent être diversifiées, afin de garantir leur efficacité pour la réduction des intrants et

la transition écologique de l'agriculture et de l'alimentation.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – Difficile de fixer de tels objectifs sans étude d'impact, notamment concernant les effets sur les autres filières. Avis défavorable. Atteignons déjà les 8% du plan Protéines.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – S'il est un combat que je mène, c'est bien celui de la production de protéines sur notre territoire, avec les 120 millions d'euros au titre du plan de relance. Il convient maintenant de décliner ce plan Protéines, en réglant le problème des normes de production, des clauses miroirs. Mais le signal politique a été donné. Retrait ?

M. Joël Labbé. – 2050 est une date butoir pour le climat. Se donner un objectif à cette échéance est une nécessité. On ne peut se contenter de protéines importées.

L'amendement n°1925 n'est pas adopté.

L'article 60 ter, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS après l'article 60 ter

M. le président. – Amendement n°1926 rectifié, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'article 60 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 11° du I de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime est complété par une phrase ainsi rédigée : « Cet objectif est porté à 25 % la surface agricole utile au 1^{er} janvier 2030. »

M. Joël Labbé. – Les objectifs fixés dans la loi sur la bio, à savoir 15 % des surfaces en 2022, vont bientôt arriver à échéance. Alors que le *Green Deal* prévoit 25 % de SAU en bio en 2030, cet amendement inscrit cet objectif dans la loi, afin d'envoyer un signal fort à l'ensemble des acteurs.

Les agriculteurs bio ont manifesté, car ils ont le sentiment d'un manque de soutien, après la fin des aides au maintien et la baisse des aides au bio dans la PAC, malgré les services environnementaux rendus.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. – Le programme Ambition bio sera à renouveler prochainement. Il conviendra de discuter avec l'ensemble de la filière pour fixer un objectif réaliste, appuyé par une étude d'impact.

Il fait l'objet de débats au niveau européen ; il est prématuré de l'inscrire dans la loi. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, *ministre*. – Avis défavorable. L'objectif bio doit être inscrit dans le plan stratégique national (PSN), déclinaison de la PAC à l'échelle nationale.

J'entends dire que le Gouvernement réduirait les aides dédiées au bio. Non ! Nous les avons portées de 250 millions d'euros à 340 millions d'euros.

D'aucuns ont prétendu qu'elles baisaient de 66 % ; ces calculs sont mensongers, et je le leur ai dit en face. Mais ils ont réussi à le faire croire, allant jusqu'à convaincre une star de la télévision de poser nue avec une pancarte : « Denormandie nous met à poil ! » J'ai hésité à en faire autant - mais n'aurais sans doute pas eu le même succès. (*Rires*)

Loin de réduire les aides au bio, ce Gouvernement les a augmentées de 36 %, avec un financement additionnel de l'État en plus de la PAC.

C'est vrai qu'il y a un débat sur les aides au maintien, qui représentent 50 millions d'euros sur les 250 millions d'euros annuels d'aide au bio.

Nous avons choisi de mettre le paquet sur la conversion, car nous sommes importateurs nets en bio, pour 30 %. Il y a une divergence d'appréciation sur les outils de l'aide dédiée. Mais à la fin du quinquennat, les surfaces en bio auront été multipliées par deux.

M. Laurent Duplomb. – Il faut d'abord miser sur le soutien à la conversion. Modifier ses pratiques suppose des investissements.

Je ne comprends pas que les promoteurs du bio ne prônent que l'aide au maintien, comme une sorte de RSA agricole... tout en présentant le bio comme la solution à tous les maux, économiques et environnementaux !

On peut dire que le bio, c'est l'amélioration de la qualité - et je n'en suis pas convaincu - mais alors il faut que le consommateur accepte de la payer. Il n'y a pas de raison que ce soit le contribuable. Ou alors, tout le monde fera du bio, mais au prix du conventionnel actuel - et l'on fera descendre l'agriculture au tréfonds de la production.

M. Jean-Claude Tissot. – Étonnant de faire de la provocation à cette heure tardive ! Personne n'a dit que l'on ne peut pas vivre du bio sans les aides. Oui, les aides globales augmentent, monsieur le ministre (*M. le ministre remercie l'orateur de le reconnaître*), mais vous avez fait le choix de supprimer les aides au maintien en bio, qui sont à mon avis indispensables. Quelle différence avec la prime à la vache allaitante ?

M. Laurent Duplomb. – Ils la touchent aussi !

M. Jean-Claude Tissot. – Je voulais souligner cette incohérence, monsieur Duplomb.

M. Guillaume Gontard. – Il y a bien des aides pour le conventionnel ; pourquoi ne soutiendrait-on pas le bio ? Il faut aussi reconnaître le service environnemental rendu. (*M. Laurent Duplomb s'exclame.*)

Il est normal de soutenir la conversion comme le maintien. J'ai reçu un message d'un agriculteur en bio dans le Vercors. Il a fait ses comptes : il perd 38 euros

par tonne de lait, et ne s'en sort pas. Les difficultés sont réelles.

Monsieur le ministre, vous n'êtes d'ordinaire pas avare de louanges envers les paysans. Ceux que vous accusez de tenir des propos mensongers exprimant aussi une inquiétude que l'on peut entendre. Ce double discours me gêne.

M. Joël Labbé. – Monsieur le ministre, lorsque vous accusez les responsables de la FNAB de tenir des propos mensongers, vous êtes méprisant. Si l'enveloppe a augmenté, le nombre de bénéficiaires aussi, et nombre de fermes bio ont vu leurs aides baisser. L'aide au maintien, c'est une forme de paiement pour services environnementaux. (*M. le ministre indique qu'il souhaiterait reprendre la parole ; M. le président lui signifie que le débat a eu lieu et qu'il est temps de passer au vote.*)

L'amendement n°1926 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1668 rectifié *ter*, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 60 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 10° du I de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° De reconnaître et mieux valoriser les externalités positives de l'agriculture, notamment en matière de services environnementaux et d'aménagement du territoire ; ».

M. Franck Montaugé. – Les paiements pour services environnementaux (PSE) allient nécessité économique et attente sociétale en valorisant les externalités positives de l'agriculture.

Il nous faut sortir de la seule logique de compensation des surcoûts ou des manques à gagner pour encourager les pratiques qui améliorent la santé et l'efficacité agronomique, climatique et environnementale des écosystèmes.

Dès 2018, nous avons porté une proposition de résolution en faveur de généralisation des PSE.

Reconnaissons ces services à l'article L 1 du code rural.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Un des objets de ce projet de loi est de valoriser les externalités positives de l'agriculture - et de la forêt. La commission a fait des propositions en ce sens à l'article 61. Avis favorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis favorable.

*L'amendement n°1668 rectifié *ter* est adopté et devient un article additionnel.*

M. le président. – Amendement n°1669 rectifié, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 60 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur le développement de prestations pouvant donner lieu à des paiements pour services environnementaux en agriculture en France.

Ce rapport dresse un état des lieux des systèmes actuellement soutenus au titre des paiements pour services environnementaux, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du plan Biodiversité, et analyse les freins ou les leviers qui permettraient d'en accroître l'efficacité et le développement.

L'ensemble des externalités positives de l'agriculture contribuant à répondre aux enjeux climatiques, sanitaires et environnementaux est explicitée dans ce rapport.

Il évalue également l'adéquation entre les moyens financiers actuellement dévolus aux paiements pour services environnementaux et les besoins réels et potentiels.

Il aborde la question des sources de financement de ces paiements pour services environnementaux étant entendu qu'elles ne doivent pas grever le budget de la politique agricole commune.

Sur la base de ces constats, il définit une trajectoire en vue de la massification des paiements pour services environnementaux sur l'ensemble du territoire national et propose des outils adaptés pour accompagner cet objectif.

M. Franck Montaugé. – Le plan Biodiversité du Gouvernement mobilise 150 millions d'euros sur les programmes d'interventions des agences de l'eau pour valoriser les pratiques agricoles adaptées.

Il convient de massifier les efforts en faveur du développement des PSE, dans l'intérêt des agriculteurs et de la société en général.

Cet amendement demande donc au Gouvernement un rapport dressant un état des lieux précis de la mise en œuvre des PSE en France.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Avis favorable, exceptionnellement, mais le rapport devra préciser que le financement des PSE ne doit pas grever le budget de la PAC.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis défavorable. Je ne suis pas fan des rapports !

L'amendement n°1669 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°1456 rectifié, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 60 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 3 du code rural et de la pêche maritime, il est inséré un article L.... ainsi rédigé :

« Art. L.... – I. - Les politiques publiques en faveur de la ruralité, de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt reconnaissent et valorisent les aménités rurales.

« Une aménité rurale est un agrément ou un avantage économique qui présentent un caractère marchand ou non directement marchand.

« L'agrément est procuré par un paysage ou son environnement, au sens de ses caractéristiques géophysiques, biologiques, naturelles, ou résulte d'une action humaine, non nécessairement destinée à le produire, telle que les activités agricoles et forestières.

« Des aménités rurales sont générées, entretenues ou développées par les activités agricoles, forestières ou publiques. Leurs producteurs peuvent ne pas retirer d'avantages de leur existence, mais au contraire subir de leur fait des charges et pertes de compétitivité. Leur impact négatif peut être intégré au calcul des aides éventuellement versées au titre des politiques publiques agricoles ou environnementales.

« II. – L'État encourage la préservation et le développement des aménités rurales par des politiques publiques dont les actions répondent aux enjeux et objectifs de développement durable des espaces ruraux.

« III. – Les collectivités locales, ou le cas échéant leurs regroupements ou opérateurs pour les compétences qui le justifient, peuvent reconnaître l'existence des aménités rurales procurées par leur territoire et les intégrer dans leurs politiques publiques. »

M. Franck Montaugé. – Cet amendement crée un nouvel article dans le code rural précisant que les politiques en faveur de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt et plus largement de la ruralité peuvent reconnaître et valoriser les aménités rurales.

Inspiré du rapport de novembre 2020 du CGAAER, cet amendement propose une définition du concept d'aménité rurale et les modalités générales pour les encourager via l'État et les collectivités territoriales.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Nous venons d'accepter un rapport sur le sujet : attendons qu'il soit rendu avant d'inscrire une définition dans la loi. Avis défavorable.

M. Julien Denormandie, ministre. – Même avis.

L'amendement n°1456 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1931 rectifié bis, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'article 60 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'État veille à assurer la préservation et le développement des haies et des alignements d'arbres intraparcellaires, afin d'atteindre en 2050, un linéaire d'un million et demi de kilomètres.

« L'État préserve les prairies permanentes, ainsi que leur gestion durable, associant production agricole et externalités positives en termes de stockage de carbone et de biodiversité. »

M. Joël Labbé. – Pour atteindre les objectifs de réduction de l'empreinte carbone du secteur agricole, il est impératif de développer les haies et alignements d'arbres intraparcellaires et de préserver les prairies permanentes.

Des haies bien gérées ont une utilité écologique, économique et paysagère. Chaque année, nous perdons 11 000 kilomètres de linéaires de haie. Le plan de relance est insuffisant, puisqu'il ne compense pas les pertes.

De même, les prairies permanentes constituent un puits de carbone naturel, en plus d'être un milieu essentiel pour la biodiversité.

M. le président. – Amendement n°1930 rectifié ter, présenté par M. Labbé et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Après l'article 60 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'État veille à la promotion de la préservation et de l'implantation des haies et des alignements d'arbres intraparcellaires, en prenant en compte les besoins constatés dans les territoires, dans le but de stocker du carbone, de préserver les abris des auxiliaires de cultures, de lutter contre l'érosion des sols, d'améliorer la qualité et l'infiltration de l'eau dans le sol.

« L'État veille à la promotion de la préservation des surfaces agricoles en prairies permanentes, et de leur gestion durable, associant production agricole et externalités positives en termes de stockage de carbone et de biodiversité. »

M. Joël Labbé. – Amendement de repli, sans objectif chiffré.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. – Avis défavorable à un objectif non différencié en fonction des territoires, donc à l'amendement n°1931 rectifié bis, mais avis favorable à l'amendement n°1930 rectifié ter, qui tient compte des réalités locales.

M. Julien Denormandie, ministre. – Avis défavorable à l'amendement n°1931 rectifié bis, sagesse sur l'amendement n°1930 rectifié ter.

L'amendement n°1931 rectifié bis n'est pas adopté.

L'amendement n°1930 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

ARTICLE 60 QUATER

M. le président. – Amendement n°33 rectifié *bis*, présenté par M. Menonville, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle, Decool, Bonnacarrère et Kern, Mme Saint-Pé, MM. Capus, J.M. Arnaud, Chauvet, Hingray et Bascher et Mme Guillotin.

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et en préservant les agriculteurs de la concurrence déloyale de produits importés issus de systèmes de production ne respectant pas les normes imposées par la réglementation européenne

M. Daniel Chasseing. – Pour parvenir à la souveraineté alimentaire de la France, il faut garantir aux agriculteurs des prix rémunérateurs et les protéger de la concurrence déloyale de produits importés ne respectant pas les mêmes normes de production.

M. le président. – Amendement identique n°1069 rectifié *bis*, présenté par M. Rietmann, Mme Estrosi Sassone, MM. Gremillet, Rapin et Perrin, Mme Gruny, MM. Panunzi, Maurey, Cadec, Genet, Groperrin, Joyandet, Cuypers, Pellevat et Rojouan, Mme Deromedi, M. B. Fournier, Mme Belhiti, M. Bascher, Mme Thomas, M. Cardoux, Mme Jacquemet, M. Savary, Mme Bellurot, M. Brisson, Mmes Chauvin, Di Folco et Joseph, M. Meurant, Mme Pluchet, M. Houpert, Mme Ventalon, M. Charon et Mme Garriaud-Maylam.

Mme Dominique Estrosi Sassone. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°1541, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

M. Franck Montaugé. – Défendu.

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis.* – Sagesse, même si ces amendements me semblent satisfaits par la rédaction de l'article 60 *quater*.

M. Julien Denormandie, *ministre.* – Sagesse.

Les amendements identiques n°s 33 rectifié bis, 1069 rectifié ter et 1541 sont adoptés.

M. le président. – Amendement n°1801, présenté par Mme Loisier, au nom de la commission des affaires économiques.

Alinéa 6

Remplacer la référence :

21°

par la référence :

19°

L'amendement rédactionnel n°1801, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 60 quater, modifié, est adopté.

M. le président. – Nous avons examiné 239 amendements. Il en reste 795.

Prochaine séance aujourd'hui, mercredi 23 juin 2021, à 15 heures.

La séance est levée à une heure trente.

Pour la Directrice des Comptes rendus du Sénat,

Rosalie Delpéch

Chef de publication

Ordre du jour du mercredi 23 juin 2021

Séance publique

À 15 heures

Présidence :

M. Gérard Larcher, président

Secrétaires :

M. Loïc Hervé - Mme Jacqueline Eustache-Brinio

À 15 h 30

Présidence :

Mme Laurence Rossignol, vice-présidente

. Questions d'actualité au Gouvernement

À 16 h 30, le soir et la nuit

Présidence :

Mme Nathalie Delattre, vice-présidente

. Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat et d'un vote sur cette déclaration, en application de l'article 50-1 de la Constitution, relative à la programmation militaire

. Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (*texte de la commission, n°667, 2020-2021*)