

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du vendredi 13 février 2015

(64^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET

Secrétaire :
M. Serge Larcher.

1. **Procès-verbal** (p. 1602)
2. **Transition énergétique.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 1602)

Article 6 (*suite*) (p. 1602)

Amendement n° 505 de M. Jean-Pierre Bosino. – Retrait.

Amendement n° 430 rectifié de Mme Valérie Létard. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 6 (p. 1604)

Amendements identiques n° 581 rectifié de Mme Élisabeth Lamure et 627 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Retrait de l'amendement n° 627 rectifié *bis*, l'amendement n° 581 rectifié n'étant pas soutenu.

Article 6 *bis* – Adoption. (p. 1605)

Article 6 *ter* A – Adoption. (p. 1605)

Article 6 *ter* (p. 1606)

Amendement n° 87 rectifié *ter* de M. François Commeinhes, 305 rectifié de M. Jacques Mézard, 614 rectifié de M. Alain Marc et 648 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Adoption des amendements n° 87 rectifié *ter*, 305 rectifié et 648 rectifié *bis*, l'amendement n° 614 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendement n° 962 du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 6 *quater* (*supprimé*) (p. 1607)

Article 7 – Adoption. (p. 1607)

Article 7 *bis* (p. 1608)

Amendement n° 822 de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 218 rectifié *ter* de Mme Anne-Catherine Loisier. – Rejet.

Amendement n° 575 rectifié *bis* de Mme Élisabeth Lamure, repris par la commission des affaires économiques sous le n° 967. – Retrait.

Amendements identiques n° 649 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno et 824 de M. Ronan Dantec. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 592 rectifié de Mme Élisabeth Lamure. – Non soutenu.

Amendement n° 594 rectifié de Mme Élisabeth Lamure. – Non soutenu.

Amendement n° 593 rectifié de Mme Élisabeth Lamure. – Non soutenu.

Amendement n° 595 rectifié *bis* de Mme Élisabeth Lamure. – Non soutenu.

Adoption de l'article.

Article 7 *ter* (p. 1615)

Amendement n° 506 de M. Jean-Pierre Bosino. – Retrait.

M. Ronan Dantec

Adoption de l'article.

Article 8 (p. 1616)

Amendement n° 549 de M. Martial Bourquin. – Rectification.

Amendement n° 549 rectifié de M. Martial Bourquin. – Adoption.

Amendement n° 550 de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Retrait.

Amendements identiques n° 507 de M. Jean-Pierre Bosino et 702 rectifié de M. Jean-François Husson. – Rejet de l'amendement n° 507, l'amendement n° 702 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n° 508 de M. Jean-Pierre Bosino et 703 rectifié de M. Jean-François Husson. – Rejet de l'amendement n° 508, l'amendement n° 703 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendement n° 548 de M. Yannick Vaugrenard. – Rectification.

Amendement n° 650 rectifié de Mme Chantal Jouanno. – Retrait.

Amendement n° 548 rectifié de M. Yannick Vaugrenard. – Adoption.

Amendement n° 64 rectifié *quater* de M. Yves Détraigne. – Retrait.

Amendement n° 652 rectifié de Mme Chantal Jouanno. – Adoption.

Amendement n° 651 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 8 (p. 1625)

Amendement n° 729 de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Article 8 *bis* A (p. 1626)

Amendements identiques n° 189 de M. Gérard Miquel et 560 rectifié de M. Jean-Claude Requier. – Retrait des deux amendements.

Amendements identiques n° 214 rectifié *sexies* de M. Rémy Pointereau et 577 rectifié *bis* de Mme Élisabeth Lamure. – Retrait de l'amendement n° 214 rectifié *sexies*, l'amendement n° 577 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendement n° 509 de M. Jean-Pierre Bosino. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 8 *bis* – Adoption. (p. 1628)

Article 8 *ter* (p. 1628)

Amendements identiques n° 379 rectifié de M. Jacques Mézard et 473 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Retrait.

Adoption de l'article.

Mme Ségolène Royal, ministre

Suspension et reprise de la séance (p. 1629)

3. Communication du Conseil constitutionnel (p. 1630)

4. Décision du Conseil constitutionnel relative à une question prioritaire de constitutionnalité (p. 1630)

5. Transition énergétique. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 1630)

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire

Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Article additionnel avant l'article 9 A (p. 1631)

Amendement n° 286 rectifié de M. Roger Madec. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 9 A (p. 1632)

Amendement n° 370 rectifié de M. Jacques Mézard. – Rectification.

Amendement n° 370 rectifié *bis* de M. Jacques Mézard. – Rejet.

Article 9 B (p. 1633)

Mme Évelyne Didier

M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable

Amendement n° 861 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Adoption.

Amendement n° 204 rectifié *quater* de M. Rémy Pointereau. – Retrait.

Amendement n° 687 de M. Michel Bouvard. – Non soutenu.

Amendement n° 268 de M. Louis Nègre. – Retrait.

Amendement n° 20 rectifié de M. Charles Revet. – Rectification.

Amendement n° 20 rectifié *bis* de M. Charles Revet. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 1639)

PRÉSIDENCE DE MME FRANÇOISE CARTRON

6. Demande de retour à la procédure normale pour l'examen d'un projet de loi (p. 1639)

7. Transition énergétique. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 1639)

Article additionnel après l'article 9 B (p. 1639)

Amendement n° 123 de Mme Évelyne Didier. – Rejet.

Article 9 (p. 1642)

Amendement n° 199 rectifié *ter* de M. Rémy Pointereau. – Non soutenu.

Amendements identiques n° 163 rectifié *bis* de M. Hervé Marseille et 233 rectifié de M. François Comminhes. – Non soutenus.

Amendement n° 624 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Rejet.

Amendement n° 196 rectifié *quater* de M. Rémy Pointereau. – Non soutenu.

Amendement n° 313 rectifié de M. Jacques Mézard. – Rejet.

Amendement n° 440 de M. Bruno Sido. – Non soutenu.

Amendements identiques n° 85 rectifié de M. Yves Détraigne, 114 de M. Roland Courteau, 160 rectifié *bis* de M. Philippe Adnot et 488 de M. Jean-Claude Carle. – Retrait de l'amendement n° 114, les amendements n° 85 rectifié, 160 rectifié *bis* et 488 n'étant pas soutenus.

Amendement identique n° 322 de Mme Aline Archimbaud. – Retrait.

Amendements identiques n°s 613 rectifié de M. Jacques Mézard et 698 rectifié de M. Jean-François Husson. – Retrait des deux amendements.

Amendements identiques n°s 170 rectifié *bis* de M. Hervé Marseille et 632 de M. Xavier Pintat. – Non soutenus.

Amendement n° 779 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° 164 rectifié *bis* de M. Hervé Marseille. – Non soutenu.

Amendements identiques n°s 452 de M. Jean-Pierre Vial et 810 de M. Ronan Dantec. – Rejet de l'amendement n° 810, l'amendement n° 452 n'étant pas soutenu.

Amendement n° 441 de M. Bruno Sido. – Non soutenu.

Amendement n° 898 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 94 de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable. – Adoption.

Amendement n° 865 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Non soutenu.

Amendement n° 899 rectifié du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 358 rectifié de M. Charles Revet. – Retrait.

Amendement n° 315 rectifié de M. Jacques Mézard. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 9 (p. 1652)

Amendements identiques n°s 165 rectifié *bis* de M. Hervé Marseille et 236 rectifié de M. François Commeinhes. – Retrait de l'amendement 165 rectifié *bis*, l'amendement n° 236 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendement n° 314 rectifié de M. Jacques Mézard. – Non soutenu.

Amendement n° 654 rectifié de Mme Chantal Jouanno. – Rejet.

Amendement n° 321 de Mme Aline Archimbaud. – Rejet.

Amendement n° 736 de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 731 de M. Ronan Dantec. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 464 rectifié *bis* de M. Didier Mandelli. – Devenu sans objet.

Amendement n° 653 rectifié de Mme Chantal Jouanno. – Devenu sans objet.

Amendement n° 655 rectifié de Mme Chantal Jouanno. – Retrait.

Amendement n° 816 de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 817 de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Article 9 *bis* A (p. 1664)

Mme Évelyne Didier

Amendement n° 255 de M. Jean-François Husson, rapporteur pour avis de la commission des finances. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 9 *bis* (p. 1667)

Amendements identiques n°s 453 de M. Jean-Pierre Vial et 808 de M. Ronan Dantec. – Adoption de l'amendement n° 808, l'amendement n° 453 n'étant pas soutenu.

Amendement n° 656 rectifié de Mme Chantal Jouanno. – Adoption.

Amendement n° 391 rectifié de M. Alain Bertrand. – Retrait.

Amendement n° 150 de M. Franck Montaugé. – Non soutenu.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 9 *bis* (p. 1670)

Amendement n° 633 rectifié de M. Michel Bouvard. – Retrait.

Article 10 (p. 1672)

Amendement n° 205 rectifié *ter* de M. Rémy Pointereau. – Non soutenu.

Amendement n° 435 de M. Bruno Sido. – Non soutenu.

Amendements identiques n°s 705 rectifié de M. Jean-François Husson et 812 de M. Ronan Dantec. – Retrait de l'amendement n° 705 rectifié et rejet de l'amendement n° 812.

Amendement n° 554 rectifié de M. Jacques Mézard. – Adoption.

Amendements identiques n°s 308 rectifié de M. Jacques Mézard et 442 de M. Bruno Sido. – Rejet de l'amendement n° 308 rectifié, l'amendement n° 442 n'étant pas soutenu.

Amendement n° 95 de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 10 (p. 1676)

Amendement n° 96 de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 732 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendements identiques n° 562 rectifié de M. Jacques Mézard et 881 rectifié de M. Jean Bizet. – Rejet de l'amendement n° 562 rectifié, l'amendement n° 881 rectifié n'étant pas soutenu.

Article 11 (p. 1680)

Amendement n° 124 de Mme Évelyne Didier. – Retrait.

Amendement n° 364 rectifié de M. Jacques Mézard. – Retrait.

Amendement n° 416 rectifié de M. Gérard César. – Non soutenu.

Amendement n° 21 rectifié *bis* de M. Charles Revet. – Adoption.

Amendement n° 873 rectifié de M. Jean Bizet. – Retrait.

Amendement n° 733 de M. Joël Labbé. – Devenu sans objet.

Amendement n° 781 de M. Joël Labbé. – Devenu sans objet.

Amendement n° 287 rectifié *bis* de M. Jean-Jacques Filleul. – Devenu sans objet.

Amendement n° 783 rectifié de M. Joël Labbé. – Devenu sans objet.

Amendement n° 38 rectifié de M. Antoine Lefèvre. – Devenu sans objet.

Adoption de l'article modifié.

Article 12 (p. 1685)

Amendement n° 510 de M. Jean-Pierre Bosino. – Rejet.

Amendement n° 734 de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 318 rectifié de M. Jacques Mézard. – Retrait.

Amendement n° 417 rectifié de M. Gérard César. – Non soutenu.

Amendement n° 371 rectifié de M. Daniel Gremillet. – Non soutenu.

Amendement n° 376 de M. Daniel Gremillet. – Non soutenu.

Amendement n° 168 rectifié *ter* de M. Hervé Marseille. – Retrait.

Amendement n° 288 rectifié de M. Jean-Jacques Filleul. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 12 *bis* – Adoption. (p. 1688)

Articles additionnels après l'article 12 *bis* (p. 1688)

Amendement n° 900 du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 125 de Mme Évelyne Didier. – Retrait.

Article 12 *ter* – Adoption. (p. 1690)

MM. Jean Desessard, Gérard Longuet

8. Communication du Conseil constitutionnel (p. 1690)

Suspension et reprise de la séance (p. 1690)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET

9. Transition énergétique. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 1690)

Article 13 (p. 1690)

Amendement n° 1 rectifié *bis* de M. Jean-Jacques Hyest. – Non soutenu.

Amendement n° 97 de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable. – Adoption.

Amendement n° 19 rectifié de M. Charles Revet. – Non soutenu.

Amendement n° 5 rectifié de Mme Pascale Gruny. – Non soutenu.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 13 (p. 1692)

Amendement n° 319 de Mme Aline Archimbaud. – Rejet.

Amendement n° 815 de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 289 rectifié de M. Roger Madec. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 320 de Mme Aline Archimbaud. – Retrait.

Article 13 *bis* (p. 1694)

Amendement n° 256 de M. Jean-François Husson, rapporteur pour avis de la commission des finances. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 13 *ter* (p. 1695)

Amendement n° 735 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° 98 de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 14 (p. 1697)

Amendement n° 901 rectifié *bis* du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 846 de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 892 rectifié de M. Claude Dilain. – Rectification.

Amendement n° 892 rectifié *bis* de M. Claude Dilain. – Adoption.

Amendement n° 611 de M. Philippe Kaltenbach. – Non soutenu.

Amendement n° 99 de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 14 (p. 1701)

Amendement n° 15 rectifié *ter* de M. Jean-Pierre Vial. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 14 *bis* – Adoption. (p. 1702)

Article additionnel après l'article 14 *bis* (p. 1702)

Amendement n° 888 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Rejet.

Article 14 *ter* (p. 1702)

Amendement n° 392 rectifié de M. Alain Bertrand. – Retrait.

Amendement n° 393 rectifié de M. Alain Bertrand. – Retrait.

Amendement n° 436 de M. Bruno Sido. – Non soutenu.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 14 *ter* (p. 1703)

Amendement n° 658 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Retrait.

Amendement n° 659 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Retrait.

Amendement n° 897 du Gouvernement. – Retrait.

Article 14 *quater* (p. 1704)

Amendements identiques n° 375 rectifié de M. Jacques Mézard et 474 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 14 *quinquies* (p. 1706)

Amendement n° 475 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Rejet.

Amendement n° 349 de Mme Aline Archimbaud. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 15 – Adoption. (p. 1707)

Article 16 – Adoption. (p. 1707)

Article 16 *bis* (p. 1708)

M. Gérard Longuet

Adoption de l'article.

Article 16 *ter* – Adoption. (p. 1709)

Article 16 *quater* (p. 1709)

Amendement n° 127 rectifié *quater* de M. André Trillard. – Non soutenu.

Amendement n° 823 rectifié *bis* de M. Joël Labbé. – Retrait.

Amendements identiques n° 100 de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et 109 de M. Stéphane Ravier. – Adoption de l'amendement n° 100, l'amendement n° 109 n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n° 101 de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et 110 de M. Stéphane Ravier. – Adoption de l'amendement n° 101, l'amendement n° 110 n'étant pas soutenu.

Adoption de l'article modifié.

Article 16 *quinquies* – Adoption. (p. 1711)

Article additionnel après l'article 16 *quinquies* (p. 1712)

Amendements identiques n° 290 rectifié de M. Jean-Jacques Filleul et 813 de M. Ronan Dantec. – Rejet des deux amendements.

Article 17 (p. 1713)

Amendement n° 365 rectifié de M. Jacques Mézard. – Adoption.

Amendement n° 40 rectifié de M. Charles Revet. – Non soutenu.

Adoption de l'article modifié.

Article 17 *bis* (p. 1714)

Mme Évelyne Didier

Amendement n° 363 de Mme Aline Archimbaud et sous-amendements n° 973 et 974 du Gouvernement. – Adoption des deux sous-amendements et de l'amendement modifié rédigeant l'article.

Amendements identiques n° 25 rectifié de M. Charles Revet et 350 de Mme Aline Archimbaud. – L'amendement n° 350 est devenu sans objet, l'amendement n° 25 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n° 362 de Mme Aline Archimbaud, 380 rectifié de M. Jacques Mézard et 699 rectifié de M. Jean-François Husson. – Devenus sans objet.

Suspension et reprise de la séance (p. 1718)

Article 18 (p. 1718)

Amendement n° 737 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° 102 de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis de la commission du développement durable. – Adoption de l'amendement.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 18 (p. 1720)

Amendement n° 739 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendements identiques n°s 660 rectifié de Mme Chantal Jouanno et 825 de M. Ronan Dantec. – Adoption des deux amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° 738 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Article 18 *bis* (p. 1722)

Amendements identiques n°s 143 de M. Yves Daudigny, 211 rectifié *quinquies* de M. Rémy Pointereau, 381 rectifié de M. Daniel Gremillet, 397 de Mme Sophie Primas et 418 rectifié *bis* de M. Gérard César. – Non soutenus.

Amendement n° 814 de M. Joël Labbé. – Adoption.

Amendement n° 291 rectifié de Mme Nicole Bonnefoy. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel avant l'article 19 (p. 1725)

Amendement n° 626 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Mme Ségolène Royal, ministre

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable

Renvoi de la suite de la discussion.

10. Ordre du jour (p. 1728)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET

vice-président

Secrétaire :
M. Serge Larcher.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente-cinq.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

M. 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, relatif à la transition énergétique pour la croissance verte (projet n° 16, texte de la commission n° 264 rectifié, rapport n° 263, avis n° 236, 237 et 244).

Nous poursuivons la discussion des articles.

TITRE II (SUITE)

Mieux rénover les bâtiments pour économiser l'énergie, faire baisser les factures et créer des emplois

M. le président. Au sein du titre II, nous reprenons l'examen de l'article 6, dont je rappelle les termes :

Article 6 (suite)

- ① I. – L'article L. 511-6 du code monétaire et financier est complété par un 8 ainsi rédigé :
- ② « 8. Aux sociétés de tiers-financement définies à l'article L. 381-2 du code de la construction et de l'habitation dont l'actionnariat est majoritairement formé par des collectivités territoriales ou qui sont rattachées à une collectivité territoriale de tutelle.

③ « Ces sociétés de tiers-financement ne sont autorisées ni à procéder à l'offre au public de titres financiers, ni à collecter des fonds remboursables du public. Elles peuvent se financer par des ressources empruntées aux établissements de crédit ou sociétés de financement ou par tout autre moyen. Un décret précise les conditions dans lesquelles elles sont autorisées par l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution à exercer des activités de crédit, ainsi que les règles de contrôle interne qui leur sont applicables à ce titre.

④ « L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution statue sur la demande d'exercice des activités de crédit dans un délai de deux mois à compter de la réception d'un dossier complet. L'absence de notification de sa décision par l'autorité au terme de ce délai vaut acceptation.

⑤ « Lorsque l'autorité demande des informations complémentaires, elle le notifie par écrit, en précisant que les éléments demandés doivent lui parvenir dans un délai de trente jours. À défaut de réception de ces éléments dans ce délai, la demande d'autorisation est réputée rejetée. Dès réception de l'intégralité des informations demandées, l'autorité en accuse réception par écrit. Cet accusé de réception mentionne un nouveau délai d'instruction, qui ne peut excéder deux mois.

⑥ « Les sociétés de tiers-financement vérifient la solvabilité de l'emprunteur à partir d'un nombre suffisant d'informations, y compris des informations fournies par ce dernier à leur demande. Elles consultent le fichier prévu à l'article L. 333-4 du code de la consommation dans les conditions prévues par l'arrêté mentionné à l'article L. 333-5 du même code. Elles indiquent dans leur rapport annuel le montant et les caractéristiques des avances qu'elles consentent au titre de leur activité de tiers-financement et des ressources qu'elles mobilisent à cet effet. »

⑦ II. – *(Non modifié)* Au second alinéa du I de l'article L. 612-1 du même code, après le mot : « consommation », sont insérés les mots : « , des articles 26-4 à 26-8 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis ».

⑧ III. – *(Non modifié)* Après le 11° du A du I de l'article L. 612-2 du même code, il est inséré un 12° ainsi rédigé :

⑨ « 12° Les sociétés de tiers-financement mentionnées au 8 de l'article L. 511-6, pour leur activité de crédit. »

⑩ IV. – *(Non modifié)* Au premier alinéa du I de l'article L. 511-33 du même code, la référence : « au 5 » est remplacée par les références : « aux 5 et 8 ».

⑪ V. – *(Non modifié)* Le I de l'article L. 333-4 du code de la consommation est ainsi modifié :

- 12 1° À la première phrase du deuxième alinéa, la référence : « au 5 » est remplacée par les références : « aux 5 et 8 » ;
- 13 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 14 « L'organisme de caution mentionné à l'article 26-7 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis peut consulter le fichier mentionné au présent article, pour les copropriétaires participant à l'emprunt mentionné à l'article 26-4 de cette même loi. »
- 15 V *bis* (nouveau). – L'article L. 313-6 du code monétaire et financier est ainsi modifié :
- 16 1° Après le mot : « consommation », la fin du premier alinéa est supprimée ;
- 17 2° Les deuxième à dernier alinéas sont supprimés.
- 18 VI. – La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :
- 19 1° Aux trois premiers alinéas de l'article 26-4, le mot : « bancaire » est supprimé ;
- 20 2° L'article 26-5 est ainsi modifié :
- 21 a) Au début, est ajoutée une phrase ainsi rédigée :
- 22 « Les offres de prêt mentionnées à l'article 26-4 sont conformes aux prescriptions des articles L. 312-4 à L. 312-6-2, L. 313-1 et L. 313-2 du code de la consommation. » ;
- 23 b) La référence : « de l'article 26-4 » est remplacée par la référence : « du même article 26-4 ».

M. le président. L'amendement n° 505, présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier, M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beaufils, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukiernan, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin, est ainsi libellé :

Alinéa 6, deuxième phrase

Supprimer cette phrase.

La parole est à M. Michel Le Scouarnec.

M. Michel Le Scouarnec. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, les sociétés de tiers-financement sont aujourd'hui un palliatif aux organismes de crédit. Si nous concevons sur le fond quelques inquiétudes quant à l'existence même de ces sociétés, force est de reconnaître qu'elles sont les seules à avancer le coût des travaux de rénovation énergétique aux particuliers qui ne peuvent trouver ailleurs les financements.

Si nous comprenons l'argument du risque que courent ces sociétés en prêtant aux ménages, le risque est selon nous encore plus grand qu'elles se détournent de leur objectif initial et refusent de prêter aux familles qui n'auraient pas les moyens suffisants. *In fine*, avec un accès au fichier national des incidents de remboursement des crédits aux particuliers, les collectivités pourraient ne plus prêter aux demandeurs les plus modestes, à l'instar de ce que font les banques aujourd'hui.

De plus, nous avons toujours exprimé notre méfiance à l'égard de la diffusion des fichiers et pensons que contrôler les ménages n'est pas le rôle des collectivités territoriales.

Cet amendement s'inscrit donc dans un souci de soutien de la rénovation thermique des logements en France en faisant en sorte que l'ensemble des ménages, y compris les plus modestes, ne courent pas le risque de se retrouver sans financement pour entreprendre les travaux d'économies d'énergie.

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

M. Ladislas Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. Dès lors que les sociétés de tiers-financement doivent vérifier la solvabilité de l'emprunteur à partir d'un nombre suffisant d'informations, il me paraît au contraire judicieux qu'elles aient accès au fichier en question. C'est la raison pour laquelle je vous demande, monsieur Le Scouarnec, de bien vouloir retirer votre amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je pense que l'amendement est satisfait, compte tenu des dispositions inscrites aux alinéas 11 et 12 de l'article 6.

M. le président. Monsieur Le Scouarnec, l'amendement n° 505 est-il maintenu ?

M. Michel Le Scouarnec. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 505 est retiré.

L'amendement n° 430 rectifié, présenté par Mmes Létard et Jouanno, MM. Roche, Bonnecarrère, Bockel, Guerriau et de Montesquiou, Mme Billon et M. Jarlier, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - La seconde phrase du second alinéa de l'article L. 215-1-1 du code de la construction et de l'habitation est complétée par les mots : « ainsi que dans les sociétés de tiers-financement définies à l'article L. 381-2 du présent code. »

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Cet amendement, qui tient à cœur à Valérie Létard, concerne les SACICAP, les sociétés anonymes coopératives d'intérêt collectif pour l'accession à la propriété. Ces sociétés ont pour mission de faciliter l'accession sociale à la propriété en partenariat avec les collectivités territoriales.

Depuis dix ans, les SACICAP ont développé une activité de microcrédit au profit des propriétaires occupants modestes à travers les missions locales. Leur rôle a d'ailleurs été reconnu par l'État puisqu'elles participent notamment au programme « Habiter Mieux ».

Ces SACICAP sont aujourd'hui volontaires pour entrer dans le capital des sociétés de tiers-financement, considérant que leur objet est assez similaire à ce qu'elles font déjà. Mais le code de la construction et de l'habitation oblige les SACICAP à détenir plus du tiers de la société dans laquelle elles prennent une participation.

Aussi, cet amendement tend à aménager la règle de majorité qui s'impose aux SACICAP quand elles prennent une participation dans une société de tiers-financement.

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

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. La commission était bien embarrassée lorsqu'elle en est arrivée à l'examen de cet amendement. Valérie Létard n'était malheureusement pas là pour nous l'expliquer, et nous nous sommes trouvés quelque peu interdits face à cette question de majorité... C'est la raison pour laquelle, madame la ministre, nous demandons l'avis du Gouvernement.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Je reconnais le bien-fondé de cet amendement. Toutefois, à la suite du rapport Besson, une expérimentation de partenariat est en cours entre la Banque postale et Proclivis afin d'opérer la distribution de prêts pour la rénovation énergétique. Il ne paraît donc pas souhaitable de perturber cette expérimentation par l'introduction de nouvelles modalités d'action pour les SACICAP. Je demande par conséquent le retrait de l'amendement.

M. le président. Madame Jouanno, l'amendement n° 430 rectifié est-il maintenu ?

Mme Chantal Jouanno. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 430 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 6, modifié.

(L'article 6 est adopté.)

Article additionnel après l'article 6

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 581 rectifié est présenté par Mme Lamure, MM. Calvet, Houel, Magras, P. Leroy et César et Mme Primas.

L'amendement n° 627 rectifié *bis* est présenté par Mmes Jouanno, Billon et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :
L'article L. 381-1 du code de la construction et de l'habitation est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le service de tiers-financement peut également être mis en œuvre pour les rénovations environnementales et énergétiquement exemplaires de l'éclairage public par l'État, leurs établissements publics, les collectivités territoriales, effectuées pour satisfaire les obligations énoncées à l'article L. 583-1 du code de l'environnement. »

L'amendement n° 581 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour défendre l'amendement n° 627 rectifié *bis*.

Mme Chantal Jouanno. L'objet de cet amendement est simple : étendre aux communes la possibilité de recourir au tiers-financement pour toutes les opérations d'investissement dans le domaine de l'éclairage, en particulier de l'éclairage public. Vous le savez, ces opérations constituent une priorité pour la plupart des collectivités : elles figurent au deuxième rang des actions entreprises depuis 2005 par les communes pour réduire leur consommation d'énergie.

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

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Je crois qu'il ne faut pas mélanger les genres. Le tiers-financement, c'est vraiment l'aide aux particuliers, pas aux collectivités locales.

Les syndicats d'électricité – il se trouve que je suis président de l'un d'entre eux – sont là pour aider les communes qui souhaitent remplacer le réseau d'éclairage public. Ces opérations constituent d'ailleurs une ligne budgétaire importante pour tous les syndicats en France. En général, les communes paient 40 % du montant hors taxe de leurs travaux et les syndicats en assument 60 %. Cela fait déjà un certain nombre d'années que les syndicats et les communes, ensemble, remplacent ainsi leurs réseaux et substituent des éclairages de type LED aux éclairages classiques, avec une consommation d'électricité réduite de 30 à 40 %.

Cette évolution doit se poursuivre, mais il ne faut surtout pas retirer l'argent destiné aux particuliers au travers de ce mécanisme du tiers payant introduit dans la loi. Voilà pourquoi, chère collègue, je vous demanderai – tout comme je l'avais fait en commission – de bien vouloir retirer votre amendement, sans quoi j'y serai défavorable au nom de la commission.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. La question de l'éclairage public est extrêmement importante. Du reste, ce dossier sera accéléré dans le cadre des territoires à énergie positive, puisque l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, va lancer une action spécifique assortie de financements dédiés sur ce sujet. J'ai aussi l'intention de lancer un concours de design pour les éclairages publics mixtes, à la fois solaires et LED – un cahier des charges est en préparation. Les collectivités territoriales peuvent économiser 40 % de la facture.

Quoi qu'il en soit, comme M. le rapporteur vient de le dire, les sociétés de tiers-financement s'adressent aux particuliers. Il ne faut pas élargir leur champ d'application ; sinon, ces sociétés risquent de manquer leur cible principale, le préfinancement des travaux d'isolation des particuliers en complément du crédit d'impôt. Je formule donc également une demande de retrait.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Nous sommes tous d'accord sur l'importance du sujet de l'éclairage public, mais ce n'est pas le débat de l'amendement. Ce dernier pose en réalité une question financière, qui concerne essentiellement les petites communes. L'économie engendrée par les travaux en question ne pourra pas être prise en compte pour le calcul de leur endettement. Or les communes déjà endettées ne pourront l'être davantage... Il se pose ici une question-clé de la transition énergétique !

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. D'accord !

M. Ronan Dantec. Ouvrir le tiers-financement aux communes permettrait donc d'éviter que ces opérations n'obèrent leur investissement, tout en permettant à celles qui sont déjà endettées – et qui ne peuvent l'être davantage – de les conduire. C'est pourquoi je défends cet amendement

(*M. le président de la commission des affaires économiques marque sa désapprobation.*), qui n'empêchera d'ailleurs pas les sociétés de tiers-financement d'aider les particuliers...

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Je le précise, le tiers-financement est exercé, pour les collectivités locales, par la Caisse des dépôts et consignations. Je l'ai dit tout à l'heure, une ligne de 5 milliards d'euros est dédiée à ce type d'investissements. Elle n'est d'ailleurs pas utilisée suffisamment, les communes étant mal informées à ce sujet. J'ai donc demandé à la Caisse des dépôts et consignations d'écrire à tous les maires pour leur indiquer le nom de leur correspondant, au sein de l'antenne régionale de la caisse, s'ils souhaitent solliciter un tel prêt, qui sera de toute façon beaucoup plus avantageux que le tiers-financement.

Je le répète, les prêts de la Caisse des dépôts et consignations sont remboursables sur un délai de vingt à quarante ans. Le retour sur investissement est donc bel et bien engrangé, grâce aux économies d'énergie réalisées.

Par ailleurs, les sociétés de tiers-financement étant organisées par les régions, il n'est pas possible de prévoir un complément de compétences, très lourd pour ces collectivités, sans avoir au moins obtenu l'avis de l'ARF, l'Association des régions de France. Nous ne pouvons pas, au niveau national, décider brutalement, sans débat, au détour d'un amendement, de charges supplémentaires qui pèseraient sur les régions. Ce ne serait pas respectueux à leur égard.

Il est déjà assez compliqué de mettre en place des sociétés de tiers-financement ! J'en sais quelque chose, puisque nous en avons fait l'expérience en Poitou-Charentes. L'Île-de-France a également fourni un gros effort pour les mettre en place. Si, tout d'un coup, on prévoit que ces sociétés doivent également aider les collectivités locales, on risque de faire échouer le dispositif.

Les sociétés de tiers-financement doivent donc se concentrer sur l'aide aux particuliers, la banque des collectivités locales étant la Caisse des dépôts et consignations.

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

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Je voudrais vraiment insister pour vous convaincre, mon cher collègue. Il convient de ne pas mélanger les deux problèmes.

Tout d'abord, ne vous faites pas d'illusion sur le tiers-financement : ce n'est pas un énorme camembert dans lequel chacun peut piocher ! Au cours de la discussion générale, vous avez été nombreux à demander au Gouvernement si la politique d'économie d'énergie et de travaux thermiques dans les appartements bénéficierait de moyens suffisants. Le tiers-financement constitue l'un des modes de financement. Concentrons-le sur l'aide aux particuliers ! Je l'ai déjà dit, un tel dispositif ne suffira pas, du moins je l'espère, car cela signifierait que le dispositif fonctionne.

Ensuite, l'éclairage public est bien sûr un domaine où les collectivités peuvent réaliser des économies d'énergie. Les syndicats d'électricité sont de vrais partenaires pour aider les communes à le faire.

Les syndicats d'électricité bénéficient de trois grandes recettes : la taxe sur l'électricité, la redevance R2, qui est une redevance venant d'ERDF, et le FACÉ, le Fonds d'amortissement des charges d'électrification. Malheureusement, ce fonds ne peut être utilisé que pour les travaux de

renforcement électrique du réseau ou des transformateurs. Peut-être pourrions-nous nous interroger sur la possibilité d'affecter une partie des ressources de ce fond à des travaux d'éclairage public. C'est un combat que je veux bien mener avec plusieurs d'entre vous.

Quoi qu'il en soit, mes chers collègues, ne mélangeons pas les deux problèmes ! C'est la raison pour laquelle je demande aux auteurs de cet amendement de bien vouloir le retirer.

Mme Chantal Jouanno. Je le retire, monsieur le président !

M. le président. L'amendement n° 627 rectifié *bis* est retiré.

Article 6 bis

- ① Le code de la consommation est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 314-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Ce contrat peut également prévoir le même dispositif avec un remboursement périodique des seuls intérêts. » ;
- ④ 2° Après le 9° de l'article L. 314-5, il est inséré un 10° ainsi rédigé :
- ⑤ « 10° En cas de remboursement périodique des intérêts, l'échéancier des versements périodiques d'intérêts pour les prêts dont le taux d'intérêt est fixe, ou la simulation de l'impact d'une variation du taux sur les mensualités d'intérêts pour les prêts dont le taux d'intérêt est variable. Cette simulation ne constitue pas un engagement du prêteur à l'égard de l'emprunteur quant à l'évolution effective des taux d'intérêt pendant le prêt et à son impact sur les mensualités. » ;
- ⑥ 3° Le dernier alinéa de l'article L. 314-8 est complété par les mots : « ou, en cas de prêt viager hypothécaire à versement périodique d'intérêts, lorsqu'il est défaillant dans le versement d'une ou plusieurs échéances d'intérêts. » ;
- ⑦ 4° Après l'article L. 314-14, il est inséré un article L. 314-14-1 ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 314-14-1.* – En cas de défaillance de l'emprunteur sur le remboursement périodique des intérêts, le prêteur pourra exiger le remboursement immédiat des intérêts échus mais non payés. Lorsque le prêteur est amené à demander la résolution du contrat, il peut exiger le remboursement immédiat du capital versé ainsi que le paiement des intérêts échus. Jusqu'au règlement effectif, les sommes restant dues produisent des intérêts de retard à un taux égal au taux du prêt. En outre, le prêteur peut demander à l'emprunteur défaillant une indemnité qui, sans préjudice de l'application des articles 1152 et 1231 du code civil, ne peut excéder un montant qui, dépendant de la durée restant à courir du contrat, est fixé suivant un barème déterminé par décret. » – (*Adopté.*)

Article 6 ter A

- ① I. – L'article L. 314-1 du code de la consommation, dans sa rédaction résultant de l'article 6 bis de la présente loi, est ainsi modifié :
- ② 1° Au début du premier alinéa, est insérée la mention : « I. – » ;
- ③ 2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

- ④ « II. – Un établissement de crédit, un établissement financier ou une société de tiers-financement mentionnée au 8° de l'article L. 511-6 du code monétaire et financier peuvent procéder au financement de travaux de rénovation au moyen d'un prêt viager hypothécaire défini au I dont les intérêts sont remboursés par l'emprunteur selon une périodicité convenue et dont le remboursement du capital ne peut être exigé qu'au décès de l'emprunteur ou lors de l'aliénation ou du démembrement de la propriété du bien immobilier hypothéqué, s'ils surviennent avant le décès. »
- ⑤ II. – (*Non modifié*) Au premier alinéa de l'article L. 314-3 du code de la consommation et au second alinéa de l'article 2432 du code civil, le mot : « à » est remplacé par la référence : « au I de ». – (*Adopté.*)

Article 6 *ter*

- ① L'article L. 241-9 du code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est complété par deux phrases ainsi rédigées :
- ③ « Toutefois, cette obligation d'installation ne s'applique pas aux immeubles à usage principal d'habitation inclus dans les 800 000 logements sociaux visés au II de l'article 5 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, ni aux immeubles à usage principal d'habitation appartenant aux organismes visés à l'article L 411-2 du code de la construction et de l'habitation qui font l'objet soit d'un contrat d'exploitation de chauffage avec une clause d'intéressement aux économies d'énergie soit d'un contrat de performance énergétique. Dans ce cas, un décret en Conseil d'État détermine les conditions minimales d'information des occupants sur leurs dépenses de chauffage et d'eau chaude sanitaire. »
- ④ 2° Le dernier alinéa est complété par les mots : « résultant de la nécessité de modifier l'ensemble de l'installation de chauffage ».

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques.

L'amendement n° 87 rectifié *ter* est présenté par MM. Comminhes, Calvet, Cambon, César et J. Gautier, Mme Duchêne et MM. Chasseing et Revet.

L'amendement n° 305 rectifié est présenté par MM. Mézard, Arnell, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et MM. Requier et Bertrand.

L'amendement n° 614 rectifié est présenté par MM. A. Marc, Bonhomme, Bouchet et Cambon, Mme Canayer, M. Chaize, Mme Di Folco, MM. B. Fournier et Groperrin, Mmes Gruny et Hummel, MM. Karoutchi, Mandelli et Mayet, Mme Micouleau, MM. Morisset, Perrin et Pintat, Mme Procaccia, MM. Raison, Vial et de Nicolaÿ, Mmes Deroche et Deromedi, MM. Grand et Gremillet, Mme Mélot et MM. Mouiller et Reichardt.

L'amendement n° 648 rectifié *bis* est présenté par Mme Jouanno, MM. Détraigne, Guerriau et Tandonnet, Mme Billon et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Alinéas 2 et 3

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 87 rectifié *ter*.

M. Charles Revet. Les compteurs individuels permettent une analyse fine des consommations, un suivi régulier, une identification précise des irrégularités de consommation, et la mise en place d'actions sur le comportement des utilisateurs, afin d'éviter le fameux « effet rebond ».

Il est indispensable de faciliter leur installation dans les logements sociaux afin de favoriser le bon accompagnement des habitants, pour qui la précarité énergétique est un enjeu majeur. Une telle disposition a déjà porté ses fruits pour ce qui concerne la facturation de l'eau, avec une importante baisse de la consommation après individualisation des factures. Ne payant que ce qu'il consomme effectivement, l'utilisateur est incité à maîtriser ses consommations.

La pertinence de ces outils dans le logement collectif, qu'il soit social ou non, n'est plus à démontrer. Il est indispensable de pouvoir compter dans le détail l'énergie si l'on souhaite voir des professionnels s'engager sur la performance énergétique d'un bâtiment, notamment par le biais des contrats de performance énergétique.

Par ailleurs, la dépense nécessaire pour l'installation de ces systèmes est faible par rapport aux économies d'énergie qu'ils engendrent en responsabilisant l'utilisateur.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 305 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. À la suite de l'adoption par la commission des affaires économiques d'un amendement de Mme Marie-Noëlle Lienemann, l'alinéa 3 de cet article exempte les logements sociaux de l'obligation de mettre en place un système de comptage d'énergie par des répartiteurs de frais de chauffage, contrairement à ce qui est prévu pour les autres immeubles collectifs.

Cette exception ne me paraît pas souhaitable pour plusieurs raisons. La première est d'ordre juridique. La directive européenne sur l'efficacité énergétique impose en effet la mise en place d'un tel système à tous les immeubles privés ou publics, au plus tard au 31 décembre 2016.

Par ailleurs, l'exclusion des logements sociaux du périmètre de cette obligation est contreproductive. Le comptage individuel des frais de chauffage doit être considéré comme un outil complémentaire de la rénovation thermique. Pour atteindre une plus grande performance énergétique, il convient d'agir à la fois sur les caractéristiques énergétiques et thermiques des immeubles et sur le comportement des consommateurs.

La mise en place de l'individualisation est simple et parfaitement maîtrisée, comme le montre l'expérience des pays européens voisins, où plus de 30 millions de logements collectifs sont équipés de ces dispositifs. Elle permet une réelle diminution de la dépense d'énergie : 20 % d'économies sont réalisées en moyenne, soit 150 euros par an, selon l'ensemble des études menées en France et en Europe.

Aussi, exclure les occupants des logements sociaux du bénéfice de l'individualisation des frais de chauffage et d'eau chaude sanitaire n'a aucun fondement économique, technique ou social. L'individualisation représente un coût mineur au regard des économies obtenues. L'équité va même jusqu'à tenir compte de la position du logement, grâce à

l'application d'un coefficient de situation. Il convient ainsi de généraliser le système, en ne retenant pour seule exception que les cas où l'installation des compteurs ou répartiteurs de frais de chauffage est techniquement impossible.

M. le président. L'amendement n° 641 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour présenter l'amendement n° 648 rectifié *bis*.

Mme Chantal Jouanno. Il est défendu, monsieur le président.

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

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Je suis un peu embarrassé pour vous répondre, mes chers collègues, la commission n'ayant pas suivi la position que j'ai préconisée en tant que rapporteur.

Pour ma part, je suis en effet favorable à ces trois amendements identiques. Regardez ce qui s'est passé dans notre pays lorsque l'on a installé les compteurs individuels d'eau : cela a changé le comportement des gens !

M. Charles Revet. C'est vrai !

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Dès lors que les compteurs individuels ont permis à chacun de payer ce qu'il consommait effectivement, les factures d'eau ont globalement baissé dans toute la France. Vous en savez quelque chose, messieurs les présidents de syndicat d'eau !

Ces amendements identiques traitent des compteurs concernant le chauffage et l'eau chaude, auxquels je suis par principe favorable. Je le sais bien, les offices d'HLM, qui insistent sur les difficultés liées à leur installation, sont quelque peu réticents en la matière. J'estime toutefois que l'installation de tels compteurs est une bonne chose.

Cela dit, le rôle d'un rapporteur étant de rapporter la décision de la commission, je vous indique que celle-ci a émis un avis défavorable sur ces trois amendements identiques.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je suis un peu choquée. Pour avoir mené, en tant que présidente de région, une politique très offensive en matière d'efficacité énergétique – la région finance en effet depuis des années la performance énergétique des logements – et avoir beaucoup aidé financièrement les logements sociaux, bien que ce ne soit pas dans la compétence stricte des régions, je puis vous dire qu'il y a une attente très forte des locataires pour ne payer que ce qu'ils consomment. Pourquoi les locataires les plus modestes, ceux qui habitent les logements sociaux, seraient-ils privés de la mesure individuellement exacte de ce qu'ils consomment ? On sait maintenant que, quand on installe des compteurs individuels d'eau chaude et de chauffage, la consommation baisse de 30 % à 40 % parce que les gens font attention à leur consommation. Le Gouvernement est donc favorable à ces amendements.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 87 rectifié *ter*, 305 rectifié et 648 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. Je constate que ces amendements ont été adoptés à l'unanimité des présents.

L'amendement n° 962, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

II. – Après l'article 24-8 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, il est inséré un article 24-9 ainsi rédigé :

« *Art. 24-9.* – Lorsque l'immeuble est pourvu d'un chauffage commun à tout ou partie des locaux occupés à titre privatif et fournissant à chacun de ces locaux une quantité de chaleur réglable par l'occupant et est soumis à l'obligation d'individualisation des frais de chauffage en application de l'article L. 241-9 du code de l'énergie, le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux permettant de munir l'installation de chauffage d'un tel dispositif d'individualisation, ainsi que la présentation des devis élaborés à cet effet. »

III. – Le II entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. La directive européenne impose déjà les compteurs individuels, mais les assemblées de copropriétaires traînent les pieds et ne font pas les démarches nécessaires, aucune sanction n'étant prévue en cas de non-respect d'une telle obligation.

Le présent amendement prévoit donc l'inscription obligatoire à l'assemblée générale de copropriété de la question de l'individualisation des frais de chauffage et des devis qui s'y rapportent. La décision peut désormais être prise à la majorité simple des votes émis lors de l'assemblée générale.

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

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Il s'agit d'une suite logique des amendements que nous venons d'adopter. La commission y est donc tout à fait favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 962.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6 *ter*, modifié.

*(L'article 6 *ter* est adopté.)*

Article 6 *quater* (Supprimé)

Article 7

- ① Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° Le titre IV du livre II est ainsi modifié :
- ③ a) Le chapitre unique devient le chapitre I^{er} et son intitulé est ainsi rédigé : « Dispositions diverses » ;
- ④ b) Le premier alinéa de l'article L. 241-9 est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ⑤ « Le propriétaire de l'immeuble ou, en cas de copropriété, le syndic des copropriétaires représenté par le syndic s'assure que l'immeuble comporte une installation répondant à cette obligation. » ;
- ⑥ c) L'article L. 241-11 est abrogé ;
- ⑦ d) Il est ajouté un chapitre II ainsi rédigé :
- ⑧ « *Chapitre II*
- ⑨ « *Contrôles et sanctions*

- ⑩ « Section 1
- ⑪ « **Recherche et constatation**
- ⑫ « Art. L. 242-1. – Les fonctionnaires et agents publics, commissionnés à cet effet par le ministre chargé de l'énergie, par le ministre chargé de la construction, par le ministre chargé des monuments historiques et des sites, ou par le maire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions et manquements au chapitre I^{er} du présent titre. Ils disposent à cet effet des pouvoirs prévus au titre VII du livre I^{er} du code de l'environnement.
- ⑬ « Section 2
- ⑭ « **Dispositif d'individualisation des frais de chauffage dans les immeubles collectifs**
- ⑮ « Art. L. 242-2. – Le propriétaire de l'immeuble collectif pourvu d'un chauffage commun ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires représenté par le syndic, communique à la demande des fonctionnaires et agents chargés des contrôles, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la requête, l'ensemble des documents prouvant le respect de l'article L. 241-9 ou les raisons justifiant qu'il est dispensé de cette obligation.
- ⑯ « Art. L. 242-3. – En cas de manquement aux dispositions de l'article L. 241-9, l'autorité administrative met en demeure l'intéressé de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine.
- ⑰ « Art. L. 242-4. – En l'absence de réponse à la requête mentionnée à l'article L. 242-2 dans le délai d'un mois ou lorsque l'intéressé ne s'est pas conformé à la mise en demeure prononcée en application de l'article L. 242-3 dans le délai fixé, l'autorité administrative peut prononcer à son encontre une sanction pécuniaire qui ne peut excéder 1 500 €. »
- ⑱ « Cette sanction est prononcée après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations, assisté, le cas échéant, par une personne de son choix.
- ⑲ « L'amende est recouvrée comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine. » ;
- ⑳ 2^o Après l'article L. 341-4, il est inséré un article L. 341-4-1 ainsi rédigé :
- ㉑ « Art. L. 341-4-1. – L'autorité administrative peut prononcer à l'encontre des auteurs de manquements à l'obligation prévue à l'article L. 341-4, la sanction pécuniaire mentionnée au troisième alinéa de l'article L. 142-32, selon la procédure prévue aux articles L. 142-30 à L. 142-36. Le montant de cette sanction est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés. » ;
- ㉒ 3^o Le chapitre III du titre V du livre IV est complété par un article L. 453-8 ainsi rédigé :
- ㉓ « Art. L. 453-8. – L'autorité administrative peut prononcer à l'encontre des auteurs de manquements à l'obligation prévue à l'article L. 453-7, la sanction pécuniaire mentionnée au troisième alinéa de l'article L. 142-32, selon la procédure prévue aux articles L. 142-30 à L. 142-36. Le montant de cette sanction est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés. » ;

- ㉔ 4^o Le titre I^{er} du livre VII est ainsi modifié :
- ㉕ a) À l'article L. 713-2, après le mot : « chaleur » sont insérés les mots : « et de froid » et les mots : « dans un délai de cinq ans à compter du 14 juillet 2010 » sont supprimés ;
- ㉖ b) Il est ajouté un chapitre IV ainsi rédigé :
- ㉗ « **Chapitre IV**
- ㉘ « **Contrôles et sanctions**
- ㉙ « Art. L. 714-1. – Les fonctionnaires et agents publics, commissionnés à cet effet par le ministre chargé de l'énergie, sont habilités à rechercher et à constater les infractions et manquements au présent titre. Ils disposent des pouvoirs prévus au titre VII du livre I^{er} du code de l'environnement.
- ㉚ « Art. L. 714-2. – En cas de manquements à l'article L. 713-2, l'autorité administrative met l'intéressé en demeure de s'y conformer, dans un délai qu'elle fixe. Elle peut rendre publique cette mise en demeure.
- ㉛ « Lorsque l'exploitant ne se conforme pas, dans le délai fixé, à cette mise en demeure, l'autorité administrative peut prononcer à son encontre une amende dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à sa situation, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 2 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos, porté à 4 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.
- ㉜ « La sanction est prononcée après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations, assisté, le cas échéant, par une personne de son choix.
- ㉝ « L'amende est recouvrée comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine. » – (Adopté.)

Article 7 bis

- ① I. – La sous-section 1 de la section 2 du chapitre VII du titre III du livre III du code de l'énergie est complétée par un article L. 337-3-1 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 337-3-1. – Pour les consommateurs domestiques bénéficiant de la tarification spéciale prévue à la présente sous-section, la mise à disposition des données de comptage en application de l'article L. 341-4 s'accompagne d'une offre, par les fournisseurs, de transmission des données de consommation, exprimées en euros, au moyen d'un dispositif déporté d'affichage en temps réel.
- ③ « La fourniture de ces services et de ces dispositifs ne donne pas lieu à facturation.
- ④ « Un décret précise les modalités d'application du présent article, qui tiennent compte du déploiement des dispositifs prévus au premier alinéa de l'article L. 341-4. »
- ⑤ II. – Après le premier alinéa de l'article L. 341-4 du code de l'énergie, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :
- ⑥ « Dans le cadre du déploiement des dispositifs prévus au premier alinéa du présent article et en application de la mission fixée au 7^o de l'article L. 322-8, les gestionnaires des réseaux publics de distribution d'électricité mettent à disposition des consommateurs leurs données de comptage, des systèmes d'alerte liés au niveau de leur

consommation, ainsi que des éléments de comparaison issus de moyennes statistiques basées sur les données de consommation locales et nationales.

- ⑦ « Dans le cadre de l'article L. 337-3-1, ils garantissent aux fournisseurs la possibilité d'accéder aux données de comptage de consommation, en aval du compteur et en temps réel.
- ⑧ « La fourniture des services mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du présent article ne donne pas lieu à facturation.
- ⑨ « Les gestionnaires des réseaux publics de distribution d'électricité mettent à disposition du propriétaire ou du gestionnaire de l'immeuble considéré, dès lors qu'il en formule la demande et qu'il justifie de la mise en œuvre d'actions de maîtrise de la consommation d'énergie engagées pour le compte des consommateurs de l'immeuble, les données de comptage de consommation sous forme anonymisée et agrégée à l'échelle de l'immeuble. Les coûts résultant de l'agrégation des données de comptage ne peuvent être facturés au consommateur et peuvent être facturés au propriétaire ou au gestionnaire de l'immeuble, sur une base non lucrative. »
- ⑩ II *bis*. – L'article L. 121-8 du code de l'énergie est complété par un 3° ainsi rédigé :
- ⑪ « 3° Les coûts supportés par les fournisseurs d'électricité en raison de la mise en œuvre du dispositif institué en faveur des personnes en situation de précarité mentionné à l'article L. 337-3-1, dans la limite d'un montant unitaire maximal par ménage fixé par un arrêté du ministre chargé de l'énergie. »
- ⑫ II *ter*. – (*Non modifié*) La mise à disposition des données de consommation exprimées en euros, au moyen d'un dispositif déporté d'affichage en temps réel, est progressivement proposée à l'ensemble des consommateurs domestiques, après une évaluation technico-économique menée par la Commission de régulation de l'énergie.
- ⑬ III. – La section 2 du chapitre V du titre IV du livre IV du code de l'énergie est complétée par un article L. 445-6 ainsi rédigé :
- ⑭ « *Art. L. 445-6.* – Pour les consommateurs domestiques bénéficiant de la tarification spéciale prévue à la présente section, la mise à disposition des données de comptage en application de l'article L. 453-7 s'accompagne d'une offre, par les fournisseurs, de transmission des données de consommation, exprimées en euros, au moyen d'un dispositif déporté.
- ⑮ « La fourniture de ces services et de ces dispositifs ne donne pas lieu à facturation.
- ⑯ « Un décret précise les modalités d'application du présent article, qui tiennent compte du déploiement des dispositifs prévus au premier alinéa de l'article L. 453-7. »
- ⑰ IV. – L'article L. 453-7 du code de l'énergie est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ⑱ « Dans le cadre du déploiement des dispositifs prévus au premier alinéa du présent article et en application de la mission fixée au 7° de l'article L. 432-8, les gestionnaires des réseaux publics de distribution de gaz naturel mettent à disposition des consommateurs leurs données

de comptage, des systèmes d'alerte liés au niveau de leur consommation, ainsi que des éléments de comparaison issus de moyennes statistiques basées sur les données de consommation locales et nationales.

- ⑲ « Dans le cadre de l'article L. 445-6, ils garantissent aux fournisseurs la possibilité d'accéder aux données de comptage de consommation.
- ⑳ « La fourniture de services mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du présent article ne donne pas lieu à facturation.
- ㉑ « Les gestionnaires des réseaux publics de distribution de gaz naturel mettent à disposition du propriétaire ou du gestionnaire de l'immeuble considéré, dès lors qu'il en formule la demande et qu'il justifie de la mise en œuvre d'actions de maîtrise de la consommation d'énergie engagées pour le compte des consommateurs de l'immeuble, les données de comptage sous forme anonymisée et agrégée à l'échelle de l'immeuble. Les coûts résultant de l'agrégation des données de comptage ne peuvent être facturés au consommateur et peuvent être facturés au propriétaire ou au gestionnaire de l'immeuble, sur une base non lucrative. »
- ㉒ V. – Le premier alinéa de l'article L. 121-36 du code de l'énergie est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :
- ㉓ « Les charges mentionnées à l'article L. 121-35 comprennent :
- ㉔ « 1° Les pertes de recettes et les coûts supportés par les fournisseurs de gaz naturel en raison de la mise en œuvre du tarif spécial de solidarité mentionné à l'article L. 445-5 ;
- ㉕ « 2° Les coûts supportés par les fournisseurs de gaz naturel en raison de la mise en œuvre du dispositif institué en faveur des personnes en situation de précarité mentionné à l'article L. 445-6, dans la limite d'un montant unitaire maximal par ménage fixé par un arrêté du ministre chargé de l'énergie. »

M. le président. L'amendement n° 822, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 2

1° Supprimer les mots :

bénéficiant de la tarification spéciale prévue à la présente sous-section

2° Après le mot :

fournisseur,

insérer les mots :

pour tout consommateur qui en fait la demande,

II. – Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le pouvoir adjudicateur définit par ordonnance les fonctionnalités minimales du dispositif déporté d'affichage en temps réel, en prenant en compte la nécessité de fournir des informations adaptées, et en lecture directe, lui permettant de maîtriser sa consommation d'électricité ainsi que celle de limiter les impacts environnementaux associés à ce dispositif.

III. – Alinéa 11

Supprimer les mots :

institué en faveur des personnes en situation de précarité

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 822 est retiré.

L'amendement n° 218 rectifié *ter*, présenté par Mme Loisier, MM. Cadic, Guerriau et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« La généralisation des dispositifs de comptage intelligent mentionnés au premier alinéa du présent article est conditionnée à la réalisation d'une étude préalable de l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail. Le rapport devra faire état des risques sanitaires éventuels que présente le déploiement de ces outils pour la population.

La parole est à Mme Annick Billon.

Mme Annick Billon. Cet amendement résulte du débat qui s'est tenu en commission des affaires économiques sur l'article 7 *bis*.

Cet article prévoit en effet la mise à disposition des consommateurs d'électricité et de gaz bénéficiant de la tarification spéciale de données de consommation au moyen d'un dispositif d'affichage en temps réel.

Afin de diminuer la facture énergétique des Français, l'État entend permettre la comptabilisation dite « intelligente » de la consommation électrique des foyers par le déploiement des compteurs Linky.

Malgré des directives européennes proactives en faveur de leur installation, ces compteurs concentrent les critiques, notamment dans les champs de la santé et des libertés individuelles.

En premier lieu, les radiofréquences engendrées par l'appareil et permettant le transfert d'informations à distance pose un problème sanitaire, car elles peuvent être considérées comme cancérigènes.

En second lieu, ce compteur pourrait menacer nos libertés individuelles par l'évaluation de notre consommation. En effet, on peut légitimement craindre l'émergence de dérives policières et commerciales, les opérateurs étant désormais capables de dresser des profils de consommateurs et de connaître à chaque instant votre localisation dans votre résidence.

Les arguments contre le déploiement de compteurs intelligents sont nombreux et ne peuvent tous être exposés ici. Néanmoins, dans le sens du rapport produit par la société d'audit Ernst & Young ayant conduit le ministère de l'économie allemand à rejeter leur installation et compte tenu des inconvénients tant économiques que sanitaires, l'article 7 *bis* doit prévoir une évaluation par l'agence compétente, en l'occurrence l'ANSES, des risques réels encourus par nos concitoyens dans le cadre de la généralisation de ces compteurs.

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

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement, qui vise à remettre en cause les compteurs Linky. Il faut que vous sachiez, mes chers collègues, que l'installation de ces compteurs est bien avancée, plusieurs millions d'entre eux étant déjà en place.

Je rappelle ici brièvement les termes du débat intervenu sur ce sujet en commission. Deux expériences très complètes ont été menées en France. La première, en zone rurale, dans le département de l'Indre-et-Loire, a assez bien fonctionné.

Les élus d'Indre-et-Loire, au cours de l'assemblée générale de la Fédération nationale des collectivités concédantes et régies, la FNCCR, par la voix du président du syndicat intercommunal d'énergie, nous ont confirmé que le processus s'était bien déroulé et qu'il avait été possible de mesurer les difficultés et les complications liées à la pose de ces compteurs, plus particulièrement d'éventuels effets négatifs sur le plan sanitaire, sur lesquels vous appelez notre attention, ma chère collègue.

La seconde expérimentation a été menée en zone totalement urbaine, à savoir la ville de Lyon. Tous les foyers lyonnais ont été équipés de ces compteurs, ce qui a permis, là encore, d'apprécier les difficultés et les complications liées à leur usage.

C'est à la suite de ces deux expérimentations que le Gouvernement et ERDF ont conjointement décidé d'installer de manière progressive ces compteurs en ligne dans toute la France. Ce processus est en cours et durera entre sept et huit ans.

Tout n'est pas réglé pour autant. Certes, pour les fournisseurs comme EDF, pour les transporteurs et les distributeurs, pouvoir disposer d'éléments d'information en matière de consommation d'électricité par les particuliers et les entreprises sera incontestablement un atout. Le point faible de ce système, c'est, en raison de son caractère insuffisamment sophistiqué, le retour d'informations chez les particuliers *via* internet. En effet, tout le monde ne dispose pas d'une connexion à son domicile.

M. Roland Courteau. Eh oui !

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Par ailleurs, et nous en avions débattu en commission, il faut savoir aussi que, pour environ 40 % des foyers français, le compteur est situé à l'extérieur de leur domicile. De fait, on distinguera demain entre deux catégories de Français : ceux qui pourront bénéficier de ces informations et ceux qui, dans un premier temps, n'y auront malheureusement pas accès.

M. Roland Courteau. C'est là le problème !

M. Ladislas Poniatowski, rapporteur. Toujours est-il que le processus d'installation des compteurs Linky a été enclenché ; je pense sincèrement que ce sera bénéfique.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement, ma chère collègue.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement émet le même avis.

M. le président. Madame Billon, l'amendement n° 218 rectifié *ter* est-il maintenu ?

Mme Annick Billon. Si des études ont effectivement été menées, nous ne disposons cependant pas d'un recul suffisant pour apprécier les problèmes de santé induits par ce type de compteur et pour analyser les résultats des tests qui ont été menés.

Aussi, monsieur le président, ce sont essentiellement pour des raisons sanitaires que je maintiens mon amendement.

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Cet amendement me gêne énormément parce que l'application qu'il fait du principe de précaution conduirait à condamner tous les objets connectés. Or s'il est bien un secteur d'activité grâce auquel nous pouvons espérer créer de la richesse, de la valeur ajoutée, améliorer les services rendus aux usagers et avoir une gestion plus intelligente de l'énergie, c'est celui en particulier des *smart grids*.

Comment peut-il être imaginable d'optimiser la consommation d'électricité de chaque particulier si l'on ne peut pas suivre celle-ci à tout moment ? Ses capacités d'effacement, dès lors qu'on a la certitude qu'elles ne seront pas utilisées, peuvent être mobilisées au bénéfice d'autres utilisateurs.

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Absolument !

M. Gérard Longuet. Ma chère collègue, l'adoption de votre amendement paralyserait totalement toute gestion réactive et en temps réel de la consommation d'électricité, qui est une évolution pertinente.

Je ne suis pas compétent en matière médicale. Je rappelle simplement, pour l'anecdote, que, entre 1986 et 1988, lorsque j'étais ministre chargé des postes et des télécommunications, on comptait 200 000 abonnés à Radiocom 2 000. Lorsque nous avons imaginé la norme GSM et ouvert ce réseau à la compétition, nous pensions que, dans le meilleur des cas, ce nombre passerait à 1 million. Or, alors que l'on compte aujourd'hui à peu près autant d'abonnés que de Français, je ne crois pas que l'utilisation de leur téléphone portable les fasse mourir en masse.

Votre appel au principe de précaution me semble donc un peu excessif.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. Cette question a été étudiée en profondeur. Du reste, le rapporteur, trop modeste, a omis de signaler le rapport que nous avons tous deux rédigé – lui étant sénateur et moi député – à la suite de travaux que nous avons menés au sein d'un comité de suivi de l'expérimentation sur les compteurs communicants.

Le gouvernement de l'époque nous avait demandé de valider les choix proposés, ce que nous avons fait. Le rapport a été positif.

Évidemment, d'autres questions se posent, mais je suis quand même un peu surpris que l'on agite systématiquement, dès lors qu'un progrès technique est enregistré, la peur des effets que pourraient avoir des ondes sur la santé.

Comme cela a été dit, une longue expérimentation a été menée à Lyon et dans le département d'Indre-et-Loire. À ce jour, le fonctionnement de ces compteurs intelligents est

particulièrement éprouvé et l'on ne se serait pas lancé dans leur production sans avoir mesuré préalablement leurs effets éventuels sur la santé.

J'ajoute un argument important. Nous sommes, après l'Italie, le premier pays à généraliser ce type de compteur. Sur le plan industriel, le lancement de leur production aura un impact considérable et a déjà permis la création de milliers d'emplois. En outre, des marchés importants pourraient s'ouvrir à nous. Ainsi, je sais qu'un des fabricants est susceptible d'intéresser le marché chinois, même si aucune décision n'a encore été prise. Des effets positifs pourraient donc encore être attendus.

Il faut donc d'abord rassurer : on ne peut pas multiplier les arguments relatifs à la santé sur la base de tel ou tel document ou de telle ou telle étude.

M. Charles Revet. Il y a toujours des pour et des contre !

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. Je n'ai jamais rien lu qui prouve quoi que ce soit. Que des personnes s'emploient à agiter des peurs, c'est malheureusement assez fréquent.

M. Charles Revet. Eh oui !

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. Il faut mettre en avant les aspects positifs du compteur communicant.

M. le président. La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour explication de vote.

Mme Chantal Jouanno. Monsieur Longuet, il n'est fait nulle mention dans cet amendement ni dans l'argumentaire qu'a présenté Mme Billon du principe de précaution ; nous demandons simplement qu'une étude scientifique soit menée sur le sujet, notamment sur l'impact des ondes sur la santé.

Il me semble d'ailleurs que vous avez toujours insisté sur la nécessité de pouvoir disposer d'études scientifiques avant toute décision.

S'agissant du téléphone portable, je vous rappelle, monsieur Longuet, que l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, l'ANSES, a produit une étude qui appelle à la vigilance quant à son usage par les enfants.

M. Gérard Longuet. C'est un autre sujet !

Mme Chantal Jouanno. C'est là un autre sujet, dont nous reparlerons sans doute, qui ne concerne pas effectivement les antennes relais.

Je le répète, nous demandons – et c'est modeste – une étude...

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Un rapport !

Mme Chantal Jouanno. De l'ANSES, monsieur le rapporteur, et non du Gouvernement ! (*Sourires.*) Ne faites pas dire ni à Annick Billon ni à notre groupe ce que nous n'avons pas dit.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 218 rectifié *ter*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 575 rectifié *bis*, présenté par Mme Lamure, MM. Calvet, Houel, Magras, P. Leroy et César et Mme Primas, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 6 et 18

Supprimer les mots :

des systèmes d'alerte liés au niveau de leur consommation,

II. – Après l'alinéa 9

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – La première phrase de l'article L. 111-75 du code de l'énergie est complétée par les mots : « ainsi que des systèmes d'alerte liés au niveau de leur consommation dans le cadre du déploiement des dispositifs prévus au premier alinéa de l'article L. 341-4 ».

III. – Après l'alinéa 21

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – La première phrase de l'article L. 111-78 du code de l'énergie est complétée par les mots : « ainsi que des systèmes d'alerte liés au niveau de leur consommation dans le cadre du déploiement des dispositifs prévus à l'article L. 453-7 ».

Cet amendement n'est pas soutenu.

M. Ladislas Poniatoski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Je le reprends au nom de la commission, monsieur le président.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 967, présenté par M. Poniatoski, au nom de la commission des affaires économiques, dont le libellé est strictement identique à celui de l'amendement n° 575 rectifié *bis*.

Vous avez la parole pour le défendre, monsieur le rapporteur.

M. Ladislas Poniatoski, *rapporteur*. Cet amendement vise à ce que la fourniture aux consommateurs des systèmes d'alerte liés au niveau des consommations relève de la compétence non pas des gestionnaires, mais des fournisseurs.

Madame la ministre, si je suis d'accord avec les auteurs de l'amendement n° 575 rectifié *bis* pour veiller au partage des compétences entre fournisseurs et gestionnaires, c'est parce que la fourniture aux consommateurs d'un système d'alerte lié au niveau des consommations n'est pas une compétence des gestionnaires de réseaux.

La commission aurait donc besoin de connaître l'avis du Gouvernement sur ce sujet, qui nécessite une grande souplesse d'interprétation.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement dont l'adoption aurait pour conséquence, en transférant le service d'alerte vers les fournisseurs, d'en supprimer la gratuité, alors qu'il constitue un instrument important pour permettre aux abonnés de s'approprier au mieux la maîtrise de leur consommation.

Dans ce contexte, il est utile que l'offre de base proposée par les gestionnaires de réseaux de distribution intègre, dans une optique de service public, des systèmes d'alerte gratuits liés au niveau de la consommation.

Souvent, cette surconsommation ne représente pas grand-chose. L'alerte – matérialisée par le déclenchement d'une petite sonnerie ou l'allumage d'un voyant – peut être provoquée soit par un dysfonctionnement quelconque, soit parce qu'une ampoule est restée allumée ou une machine à laver en service.

Dorénavant, grâce aux compteurs intelligents, il sera possible, en dehors de son domicile et à distance, de contrôler sa consommation d'électricité.

Il est donc très important que ce système d'alerte lié au compteur intelligent soit une composante du service public.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je suis surpris que M. le rapporteur ait repris l'amendement n° 575 rectifié *bis*, lui qui est très attaché à la maîtrise de la consommation d'électricité. Comme vient de le dire Mme la ministre, son adoption aurait pour conséquence d'amoindrir la capacité pour chacun de piloter son compteur individuel.

Ne voulant pas relancer aujourd'hui le débat sur Linky, j'ai retiré mon amendement n° 822, dont l'examen nous aurait occupés des heures. Mon collègue Jean Desessard et moi-même avons souvent critiqué ce compteur précisément parce qu'il ne fournit pas suffisamment d'informations. Il faut que le consommateur soit alerté en temps réel soit de problèmes ponctuels de consommation, soit d'un pic de consommation. Tel qu'il est rédigé – du moins est-ce ainsi que je le comprends –, cet amendement, s'il était voté, tendrait à réduire encore la quantité d'informations dont le consommateur peut disposer.

L'enjeu, c'est que Linky puisse délivrer des informations lisibles sur la consommation en temps réel et sur les pics de consommation.

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

M. Ladislas Poniatoski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Je me suis mal exprimé : je suis favorable au système d'alerte, nous y sommes tous favorables, et je suis ravi que le Gouvernement ait confirmé qu'il l'était lui aussi. Le problème, sachez-le, c'est que personne ne veut avoir à le gérer : ni EDF ni ERDF.

Madame la ministre, je comprends que vous vouliez maintenir le gestionnaire de réseaux actuel, à savoir ERDF. C'est pourquoi je retire cet amendement.

Encore une fois, monsieur Dantec, il n'est pas question pour nous de remettre en cause ce système d'alerte, qui est une bonne chose.

M. le président. L'amendement n° 967 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 649 rectifié *bis* est présenté par Mme Jouanno, MM. Guerriau et Tandonnet, Mme Billon et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

L'amendement n° 824 est présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 7

Après les mots :

aux fournisseurs

insérer les mots :

et aux opérateurs d'effacement

La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour présenter l'amendement n° 649 rectifié *bis*.

Mme Chantal Jouanno. Cet amendement vise à ce que les données de consommation individuelles, dont la transmission est aujourd'hui prévue aux fournisseurs d'énergie, c'est-à-dire aux responsables de l'offre, soient également accessibles aux opérateurs d'effacement, ceux grâce auxquels il sera possible de réduire la demande.

L'article 46 du présent projet contient des dispositions relatives à l'effacement, auquel nous sommes extrêmement favorables, car il contribue à réduire la demande d'énergie. Aussi, il serait parfaitement logique que les effaceurs aient eux aussi accès aux données de consommation, afin qu'ils puissent adapter leur offre.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 824.

M. Ronan Dantec. Il est défendu, monsieur le président.

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

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Ces deux amendements ont posé un problème à la commission. Leurs auteurs respectifs proposent que les gestionnaires de réseaux d'électricité garantissent aux opérateurs d'effacement la possibilité d'accéder aux données de comptage de consommation, en aval du compteur et en temps réel.

Le projet de loi prévoit que les fournisseurs proposent aux consommateurs bénéficiant de la tarification sociale de leur transmettre leurs données de consommation au moyen d'un dispositif déporté d'affichage, et ce en temps réel. Dans ce cadre, les gestionnaires de réseau garantissent aux fournisseurs la possibilité d'accéder aux données de comptage de consommation en aval.

Cette disposition n'a pas vocation à permettre aux fournisseurs d'accéder à d'autres données de consommation que celles de leurs clients. Elle s'applique dans un cadre précis, celui de la mise en œuvre d'un dispositif déporté d'affichage en temps réel.

Par conséquent, il n'y a aucune raison d'offrir aux opérateurs d'effacement un accès à ces données.

C'est la raison pour laquelle la commission demande à leurs auteurs respectifs de bien vouloir retirer ces deux amendements identiques.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Il est exact que le dispositif proposé par les auteurs de ces deux amendements serait utile pour favoriser l'effacement et pour le rendre plus performant, mais il pose peut-être un problème de confidentialité.

Par ailleurs, ces amendements sont satisfaits puisque les données personnelles peuvent être transmises aux opérateurs d'effacement, avec l'accord du consommateur. Par conséquent, les règles en vigueur permettent déjà à un consommateur, s'il le souhaite, d'habiliter un tiers à accéder à ses données de consommation.

D'ailleurs, il n'est pas plus mal que l'effacement se fasse par l'intermédiaire du consommateur, car c'est une opération qui rapporte. Les opérateurs, en tant qu'intermédiaires, se rémunèrent sur une partie de l'énergie économisée et en restituent une partie au consommateur. Si ce dernier ignore qu'il fait partie d'un réseau d'un opérateur d'effacement, ce dernier ne lui restituera pas forcément sa consommation d'électricité.

Les enjeux financiers autour de l'effacement sont considérables et suscitent beaucoup de convoitises. C'est pourquoi il importe d'instaurer un rapport de force juste.

Le ministère est extrêmement vigilant sur les pressions, les démarches et les demandes d'agrément des opérateurs d'effacement, sans parler de la politique tarifaire qu'il va falloir mettre en place. Il conviendra également d'examiner le partage des profits tirés de l'effacement. Si cette pratique est globalement positive pour le pays dans la mesure où elle entraîne des économies d'énergie et permet d'éviter des pics de consommation, j'attire néanmoins votre attention sur la spéculation exercée par certains intermédiaires en la matière.

M. Roland Courteau. Eh oui !

Mme Ségolène Royal, ministre. La plus grande transparence sera de mise, car le profit tiré des économies d'énergie devrait en principe être réinvesti dans des travaux visant le même objectif. En adoptant un modèle économique circulaire, nous éviterions que ces sommes ne s'échappent vers des fonds de pension ou des sociétés financières totalement étrangers à la question des économies d'énergie et de la performance énergétique.

Mme Évelyne Didier et M. Michel Le Scouarnec. Très juste !

Mme Ségolène Royal, ministre. Nous aurons l'occasion de reparler de ce sujet, afin que le modèle économique mis en place sur les mécanismes d'effacement profite d'abord aux collectivités locales qui investissent dans les économies d'énergie, ensuite aux particuliers qui font partie de ce réseau de systèmes d'effacement, enfin, à tous les fonds dont nous parlons les uns et les autres pour financer la transition énergétique.

Par conséquent, je sollicite le retrait de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Ne mélangeons pas deux débats : d'une part, le modèle économique de l'effacement diffus, vrai sujet d'actualité dont même la presse s'est emparée, et, d'autre part, l'organisation technique de cet effacement diffus.

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. L'organisation technique et financière !

Mme Ségolène Royal, ministre. Les intérêts financiers en jeu sont extrêmement importants !

M. Charles Revet. C'est exact, mais M. Dantec ne veut pas les connaître !

M. Ronan Dantec. Il faut absolument, afin de développer l'effacement diffus, que les opérateurs concernés aient accès en temps réel aux données de consommation et puissent avoir une vision claire de celle-ci.

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Il ne faut pas être naïf !

M. Ronan Dantec. Tel est l'objet de notre amendement, qui ne doit pas se superposer avec le sujet de l'organisation économique de l'effacement diffus, dont les enjeux sont différents.

Par ailleurs, compte tenu de l'organisation actuelle en la matière, le consommateur est obligatoirement au courant de l'effacement, qui s'affiche sur son propre compteur. Cette préoccupation n'est pas liée aux précédentes, mais mérite une réflexion.

C'est pourquoi je maintiens mon amendement, en soulignant une fois encore l'importance de ne pas mélanger ce sujet avec l'organisation économique de l'effacement diffus dont nous discuterons tout à l'heure.

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Le mélange est inévitable.

Mme Chantal Jouanno. Mais non !

M. Ronan Dantec. Monsieur le rapporteur, nos présents amendements visent seulement à répondre à l'organisation technique de l'effacement ; c'est par des dispositions ultérieures que nous traiterons de ses aspects économiques.

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Madame la ministre, j'ai été quelque peu étonné de vos propos selon lesquels les opérateurs d'effacement seraient à l'aise financièrement, car ce n'est pas les informations dont je dispose. Peut-être une évolution s'est-elle produite, mais la situation de ces opérateurs demeure délicate aujourd'hui. Nous devons effectivement entamer une réflexion sur les tarifs applicables et les modalités de paiement, afin d'éviter des abus.

Si nous avons déposé cet amendement, c'est parce que les opérateurs d'effacement sont un peu comme les fournisseurs, mais en creux, puisque leur rôle consiste à enlever une consommation probable. Ces acteurs ayant besoin des mêmes données de consommation, nous avons décidé, par le biais de notre amendement, de les ajouter au dispositif.

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Je ne peux pas être d'accord avec l'argument qui consiste à opérer une distinction entre la partie technique du processus et son aspect économique. C'est un tout.

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Bien sûr !

Mme Évelyne Didier. Cette question doit être abordée globalement.

Par ailleurs, si nous nous trouvons face à une activité qui démarre, elle sera à terme particulièrement intéressante et juteuse, si je puis me permettre cette expression. On voit bien qu'aujourd'hui on se bagarre pour obtenir quelque chose.

Nous sommes là pour protéger les particuliers, et je suis très heureuse d'avoir entendu Mme la ministre dire que l'installation et la gestion de ces dispositifs doivent à la fois profiter aux particuliers et permettre une baisse de consommation.

Faisons très attention à ce que l'objectif de ce *business* ne tende pas seulement vers la rentabilité financière.

M. le président. La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour explication de vote.

Mme Chantal Jouanno. Je ne comprends pas le procès d'intention qui est fait à l'encontre des opérateurs d'effacement, qui sont des opérateurs privés comme les fournisseurs.

M. Gérard Longuet. Voltalis !

Mme Chantal Jouanno. Qu'on n'aille pas me dire que ces derniers – sauf erreur de ma part – ne sont pas non plus en quête de profits !

M. Jean-Claude Lenoir, *président de la commission des affaires économiques*. Ils ne fournissent rien !

Mme Chantal Jouanno. Il en est de même de la confidentialité des données, qui se pose *a priori* de façon identique pour les effaceurs et les fournisseurs, dont le statut juridique n'est pas radicalement différent, sauf erreur de ma part.

Par conséquent, les arguments concernant les profits attendus et la protection des données individuelles sont valables des deux côtés, en réalité. Personnellement, j'apprécie particulièrement l'effacement, dont la finalité est de limiter la consommation d'énergie par une optimisation des systèmes. Je renvoie donc aux uns et aux autres leurs arguments : ce qui est vrai pour les effaceurs est également valable pour les fournisseurs.

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

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Madame la sénatrice, vous ne me renvoyez rien du tout ! Ne mélangez pas tout : un opérateur d'effacement ne fournit rien du tout ; il veut gagner de l'argent au passage.

Mme Chantal Jouanno. Parce que le fournisseur ne veut pas gagner d'argent ?

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Ne dites pas que le problème est seulement technique. Comme l'a rappelé Évelyne Didier, il englobe également les aspects financiers.

Vous venez à la charge sur le volet technique, et vous ferez de même tout à l'heure sur les questions financières. Soyez claire et nette !

Mme Chantal Jouanno. C'est pareil !

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Le processus d'effacement, nous y sommes tous favorables, car celui qui est pratiqué par les grosses entreprises fonctionne de façon satisfaisante. Il est heureux que nous ayons mis en place ce système, très utile lors des périodes de surconsommation ou dans les régions très tendues comme la Bretagne ou la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Sont ainsi rémunérés celui qui accepte l'effacement et le fournisseur.

En l'espèce, il s'agit de l'effacement diffus, et, comme l'a très bien exposé Évelyne Didier, le processus se met en place. J'y suis favorable, mais vous voulez mélanger tout au passage.

Mme Chantal Jouanno. Pas du tout !

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Favorisons ce dispositif, mais adoptons des règles très claires en la matière. Or ce n'est pas le cas de votre proposition. C'est pourquoi la commission a émis un avis défavorable, aussi bien sur le volet technique, présenté ici, que sur le volet financier sur lequel, je le répète, vous allez revenir à la charge tout à l'heure, ce qui me surprend quelque peu.

M. Ronan Dantec. Encore un procès d'intention !

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Je suis assez favorable à ces amendements, car les fournisseurs d'énergie se situent des deux côtés. L'émergence d'un métier nouveau, effaceur de consommation, permettrait d'optimiser l'opportunité économique de la gestion d'un réseau. En particulier, les effaceurs pourraient jouer un rôle avec les collectivités locales pour développer ce que l'on évoquait tout à l'heure, à savoir des réseaux intelligents, réactifs pour s'adapter aux mutations.

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. C'est autre chose !

M. Gérard Longuet. Ce qui me gêne un peu, c'est que nous examinions cet article 7 *bis* avant d'aborder l'article 46. Pourquoi ? Certes, madame la ministre, monsieur le rapporteur, vous défendez ce projet de loi avec brio, talent, compétence, passion, chaleur et amitié ! (*Sourires.*) – voilà pour les amabilités du matin –, mais c'est quand même à l'article 46 que l'on va agréer les opérateurs d'effacement. Par conséquent, on ne sait pas encore ce que sont ces opérateurs.

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. C'est vrai !

M. Gérard Longuet. Je comprends très bien la démarche de Mme Didier qui, avec beaucoup de bon sens, nous dit que ce ne sont pas des enfants de chœur et se demande pourquoi il faudrait leur donner toutes ces informations.

Je suis d'accord avec vous, ce ne sont pas des enfants de chœur : ce sont des capitalistes qui ont envie d'optimiser un système. Toutefois, on peut rendre service à la collectivité en gagnant de l'argent. Les boulangers, par exemple, font du pain tous les matins, en général aussi pour gagner de l'argent.

Mme Évelyne Didier. Cette activité est très à la mode en ce moment.

M. Gérard Longuet. Vous le voyez, il n'y a rien de choquant à vouloir rendre service en gagnant de l'argent, si la démarche est intelligente.

En conclusion, puisque l'ordre d'examen des articles nous est imposé,...

Mme Chantal Jouanno. On n'y peut rien !

M. Gérard Longuet. ... à titre personnel, et sans engager mon groupe, je voterai les amendements identiques.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques nos 649 rectifié *bis* et 824.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 592 rectifié, présenté par Mme Lamure, MM. Calvet, Houel, Magras, P. Leroy et César et Mme Primas, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi qu'à des moyennes statistiques basées sur les données de consommation locales et nationales

II. – Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Ils permettent la diffusion, en aval compteur et en temps réel, des données de comptage de consommation grâce à une technologie sans fil.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 594 rectifié, présenté par Mme Lamure, MM. Calvet, Houel, P. Leroy, Magras et César et Mme Primas, est ainsi libellé :

Alinéas 11 et 25

Compléter ces alinéas par les mots :

pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 593 rectifié, présenté par Mme Lamure, MM. Calvet, Houel, Magras, P. Leroy et César et Mme Primas, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi qu'à des moyennes statistiques basées sur les données de consommation locales et nationales

II. – Après l'alinéa 19

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Ils permettent la diffusion, en aval compteur et en temps réel, des données de comptage de consommation grâce à une technologie sans fil.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 595 rectifié *bis*, présenté par Mme Lamure, MM. Calvet, Houel, Magras, P. Leroy, César et Gremillet et Mme Primas, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – L'article L. 221-7 du code de l'énergie est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les économies d'énergie réalisées dans le cadre de la mise à disposition, par les personnes mentionnées à l'article L. 221-1 du même code, de données de consommation au moyen d'un dispositif déporté d'affichage en temps réel donnent lieu à délivrance de certificats d'économies d'énergie. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 7 *bis*.

(L'article 7 *bis* est adopté.)

Article 7 *ter* (nouveau)

① 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 6 ainsi rédigée :

② « Sous-section 6

③ « Accès des opérateurs de gestionnaires de réseau de distribution de gaz naturel et d'électricité aux compteurs de gaz naturel et d'électricité

④ *Art. L. 111-6-7.* – Pour l'application des articles L. 322-8 et L. 432-8 du code de l'énergie, les propriétaires ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndicat permettent aux opérateurs des distributeurs de gaz naturel et d'électricité et aux opérateurs des sociétés agissant pour leur compte d'accéder aux ouvrages relatifs à la distribution de gaz naturel et d'électricité. »

M. le président. L'amendement n° 506, présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier, M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beauvils, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Supprimer les mots :

et aux opérateurs des sociétés agissant pour leur compte

La parole est à M. Michel Le Scouarnec.

M. Michel Le Scouarnec. Par cet amendement, nous souhaitons répondre à une préoccupation que le Médiateur national de l'énergie a exprimée lors de son audition et à laquelle M. Bosino, qui est l'initiateur de cet amendement, a pu être confronté sur le terrain en tant qu'élu local : il s'agit de la qualité des relevés de compteurs et des effets sur les consommateurs de cette procédure en termes de rattrapage de facture, par exemple.

À cet égard, notre collègue a dû faire face dans sa ville à un épisode de factures « folles » où l'opérateur, GDF, était entièrement responsable : en effet, c'est parce qu'il soustraitait le relevé des compteurs qu'on a assisté à une série de factures erronées. C'est seulement parce que la population s'est mobilisée et que le Médiateur national de l'énergie est intervenu qu'une solution satisfaisante a été trouvée. Ce dernier, lors de son audition, a admis que le rattrapage des factures pose de vraies questions et que, dans le plus grand nombre de cas où il était saisi, la négligence tenait à l'opérateur.

Et de poursuivre que, jusque voilà une dizaine d'années, les releveurs de compteurs étaient tous des agents de EDF-GDF et que leurs missions s'étendaient bien au-delà du simple relevé : ils avaient un œil sur l'état d'usage du réseau, sur les petits problèmes techniques, et ils pouvaient aussi signaler des difficultés de paiement – ils étaient en fait autant de médiateurs.

Les opérateurs procèdent désormais par appel d'offres pour sous-traiter le relevé. Le premier critère est devenu la rentabilité, et certains sous-traitants imposent des rythmes de relevés qui sont en fait peu tenables. Cela peut aller des releveurs qui, pour tenir les objectifs, remplissent leur grille au jugé quand ils ne trouvent pas l'abonné chez lui, jusqu'aux factures qui sont envoyées si rapidement qu'elles parviennent avant même que le délai de l'auto-relevé ne soit terminé...

Pour mettre un terme à ces désordres, ou essayer d'y mettre un terme, nous proposons par cet amendement d'interdire la sous-traitance de cette activité en autorisant seulement les personnels des fournisseurs à accéder aux compteurs, ou plus généralement « aux ouvrages relatifs à la distribution de gaz naturel et d'électricité », pour reprendre la terminologie de l'article 7 *ter*.

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

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Je remercie l'auteur de cet amendement, qui tend à interdire non pas l'accès et le relevé des compteurs – vous avez raison –, mais seulement la sous-traitance, ce qui est différent. Il ne faut pas empêcher l'accès aux canalisations, qu'il s'agisse du gaz ou de l'électricité, en particulier aux colonnes montantes lorsqu'elles sont intégrées au réseau. C'est indispensable pour assurer leur entretien, pour réaliser les réparations en cas d'avarie, voire en cas d'accident.

J'ai donc bien compris que votre méfiance visait seulement la sous-traitance, mais l'article dont il est question ne traite pas de ce sujet et précise simplement qu'il faut faciliter la tâche des distributeurs d'électricité ou de gaz pour l'accès aux dites colonnes.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le sénateur, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Le Scouarnec, l'amendement n° 506 est-il maintenu ?

M. Michel Le Scouarnec. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 506 est retiré.

La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote sur l'article 7 *ter*.

M. Ronan Dantec. Mes chers collègues, nous travaillons dans une très bonne ambiance avec M. Poniatowski, et je n'ai pas voulu insister sur ce qui me semble être un malentendu.

Toutefois, monsieur le rapporteur, les propos que vous avez tenus sur notre amendement ayant pour objet l'organisation de l'effacement ne me semblent pas tout à fait corrects. En la matière, nous nous battons pour garantir un système technique, non pour défendre des intérêts privés.

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Dont acte !

M. Ronan Dantec. Pouvez-vous me confirmer qu'il s'agit uniquement d'une mauvaise compréhension entre nous ?

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. C'est déjà fait !

M. Ronan Dantec. Au reste, dans ce domaine, l'un des problèmes est, à mon sens, le nombre insuffisant d'opérateurs privés existant sur notre territoire. Je pense donc que votre intervention, monsieur le rapporteur, était malheureuse.

M. le président. Je mets aux voix l'article 7 *ter*.

(L'article 7 *ter* est adopté.)

Article 8

- ① I. – Le chapitre I^{er} du titre II du livre II du code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° À l'avant-dernier alinéa de l'article L. 221-1, après le mot : « énergie », sont insérés les mots : « qui est déterminée par un arrêté, » ;
- ③ 1° *bis* Au dernier alinéa de l'article L. 221-1, la référence : « au deuxième alinéa » est remplacée par les références : « aux a à d » ;
- ④ 1° *ter* Au premier alinéa de l'article L. 221-2, les références : « , L. 221-8 et L. 221-9 » sont remplacées par les références : « et L. 221-8 » ;
- ⑤ 2° L'article L. 221-6 est abrogé ;
- ⑥ 3° L'article L. 221-7 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au début, sont ajoutés huit alinéas ainsi rédigés :
- ⑧ « Le ministre chargé de l'énergie ou, en son nom, un organisme habilité à cet effet peut délivrer des certificats d'économies d'énergie aux personnes éligibles lorsque leur action, additionnelle par rapport à leur activité habituelle, permet la réalisation d'économies d'énergie sur le territoire national d'un volume supérieur à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé de l'énergie.
- ⑨ « Sont éligibles :
- ⑩ « 1° Les personnes mentionnées à l'article L. 221-1 ;
- ⑪ « 2° Les collectivités territoriales, les groupements de collectivités territoriales et leurs établissements publics, ainsi que les associations placées sous le régime de la

- loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association qui les regroupent pour le dépôt de programmes de certificats d'économies d'énergie ;
- 12 « 3° Les sociétés d'économie mixte, les sociétés publiques locales et les sociétés d'économie mixte à opération unique dont l'objet social inclut l'efficacité énergétique ou permet de fournir un service de tiers-financement, défini à l'article L. 381-1 du code de la construction et de l'habitation ;
- 13 « 4° L'Agence nationale de l'habitat ;
- 14 « 5° Les organismes mentionnés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation, les groupements de ces organismes ainsi que les associations placées sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association qui les regroupent ;
- 15 « 6° Les sociétés d'économie mixte exerçant une activité de construction ou de gestion de logements sociaux. » ;
- 16 a bis) La première phrase du premier alinéa est supprimée ;
- 17 b) À la deuxième phrase du premier alinéa, le mot : « Ils » est remplacé par les mots : « Les personnes éligibles mentionnées aux 1° à 6° du présent article », les mots : « ce seuil » sont remplacés par les mots : « le seuil mentionné au premier alinéa » et les mots : « ou un tiers » sont supprimés ;
- 18 c) La dernière phrase du premier alinéa est supprimée ;
- 19 d) Le deuxième alinéa est remplacé par six alinéas ainsi rédigés :
- 20 « Peut également donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie la contribution :
- 21 « a) À des programmes de bonification des opérations de réduction de la consommation énergétique des ménages les plus défavorisés ;
- 22 « b) À des programmes d'information, de formation ou d'innovation favorisant les économies d'énergie ou portant sur la logistique et la mobilité économes en énergies fossiles ;
- 23 « c) Au fonds de garantie pour la rénovation énergétique mentionné à l'article L. 312-7 du code de la construction et de l'habitation ;
- 24 « d) À des programmes d'optimisation logistique dans le transport de marchandises de la part des chargeurs, tels que le recours au transport mutualisé ou combiné et le recours au fret ferroviaire et fluvial.
- 25 « La liste des programmes éligibles et les conditions de délivrance des certificats d'économies d'énergie sont définies par un arrêté du ministre chargé de l'énergie. » ;
- 26 e) Au troisième alinéa, après les mots : « énergie renouvelable », sont insérés les mots : « ou de récupération » et les mots : « consommée dans un local à usage d'habitation ou d'activités agricoles ou tertiaires » sont supprimés ;
- 27 4° À la deuxième phrase de l'article L. 221-8, les mots : « visée à l'article L. 221-1 » sont remplacés par les mots : « mentionnée aux 1° à 6° de l'article L. 221-7 » ;
- 28 5° L'article L. 221-9 est abrogé ;
- 29 6° L'article L. 221-10 est ainsi modifié :
- 30 a) À la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « visée à l'article L. 221-1 » sont remplacés par les mots : « mentionnée aux 1° à 6° de l'article L. 221-7 » ;
- 31 b) Le dernier alinéa est supprimé ;
- 32 7° Il est ajouté un article L. 221-12 ainsi rédigé :
- 33 « Art. L. 221-12. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent chapitre, en particulier :
- 34 « 1° Les seuils mentionnés à l'article L. 221-1 ;
- 35 « 2° Les conditions et les modalités de fixation des obligations d'économies d'énergie, en fonction du type d'énergie considéré, des catégories de clients et du volume de l'activité ;
- 36 « 3° Les conditions de délégation de tout ou partie des obligations d'économies d'énergie à un tiers ;
- 37 « 4° Les critères d'additionnalité des actions pouvant donner lieu à délivrance de certificats d'économies d'énergie ;
- 38 « 5° La quote-part maximale allouée aux programmes d'accompagnement de la maîtrise de la demande énergétique mentionnés aux b à d de l'article L. 221-7 ;
- 39 « 6° La date de référence mentionnée au dernier alinéa de l'article L. 221-7 et à l'article L. 221-8 ;
- 40 « 7° La durée de validité des certificats d'économies d'énergie, qui ne peut être inférieure à cinq ans ;
- 41 « 8° Les missions du délégataire mentionné à l'article L. 221-10, les conditions de sa rémunération et les modalités d'inscription des différentes opérations relatives aux certificats sur le registre national. »
- 42 II. – Le chapitre II du même titre II est ainsi modifié :
- 43 1° À l'article L. 222-1, les mots : « qu'il constate, de la part des personnes mentionnées à l'article L. 221-1, » sont supprimés et les références : « des articles L. 221-1 à L. 221-5 » sont remplacées par la référence : « du chapitre I^{er} du présent titre » ;
- 44 2° L'article L. 222-2 est ainsi modifié :
- 45 a) À la fin de la première phrase du premier alinéa, les mots : « dans un délai déterminé aux dispositions dont le non-respect peut être sanctionné conformément à l'article L. 222-1 » sont remplacés par les mots : « à ses obligations dans un délai déterminé » ;
- 46 b) Le second alinéa est remplacé par six alinéas ainsi rédigés :
- 47 « Lorsque l'intéressé ne se conforme pas dans les délais fixés à cette mise en demeure, le ministre chargé de l'énergie peut :
- 48 « 1° Prononcer à son encontre une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé, sans pouvoir excéder le double de la pénalité prévue au premier alinéa de l'article L. 221-4 par kilowattheure d'énergie finale concerné par le manquement, et sans pouvoir excéder 2 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos, porté à 4 % en cas de nouveau manquement à la même obligation ;
- 49 « 2° Le priver de la possibilité d'obtenir des certificats d'économies d'énergie selon les modalités prévues au premier alinéa de l'article L. 221-7 et à l'article L. 221-12 ;

- 50 « 3° Annuler des certificats d'économies d'énergie de l'intéressé, d'un volume égal à celui concerné par le manquement ;
- 51 « 4° Suspendre ou rejeter les demandes de certificats d'économies d'énergie faites par l'intéressé.
- 52 « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. » ;
- 53 3° L'article L. 222-7 est abrogé ;
- 54 4° Le premier alinéa de l'article L. 222-9 est ainsi modifié :
- 55 a) Les mots : « chargés de l'industrie mentionnés à l'article L. 172-1 du code de l'environnement » sont remplacés par les mots : « , désignés à cet effet par le ministre chargé de l'énergie, » ;
- 56 b) Les mots : « l'infraction prévue à l'article L. 222-8 » sont remplacés par les mots : « les manquements et infractions au présent titre et aux textes pris pour son application » ;
- 57 c) À la fin, la référence : « chapitre II du titre VII du livre I^{er} du même code » est remplacée par la référence : « titre VII du livre I^{er} du code de l'environnement ».
- 58 III. – (*Non modifié*) La quatrième période d'obligation d'économies d'énergie est comprise entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2020.

M. le président. L'amendement n° 549, présenté par M. M. Bourquin, Mmes Lienemann, Bataille, Espagnac et Guillemot, MM. Cabanel, Courteau, Daunis, Duran, S. Larcher, Montaugé, Rome, Vaugrenard et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 1

Insérer treize alinéas ainsi rédigés :

1° A L'article L. 221-1 est ainsi modifié :

a) Le 1° est ainsi modifié :

- après le mot : « morales », sont insérés les mots : « et leurs filiales au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce » ;

- après le mot : « automobiles », sont insérés les mots : « , du fioul domestique » ;

b) Le 2° est ainsi modifié :

- après le mot : « personnes », il est inséré le mot : « morales » ;

- les mots : « du fioul domestique » sont supprimés ;

c) Après le 2°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 3° Le groupement professionnel des entreprises, autres que celles mentionnées au 1°, qui vendent du fioul domestique. Les modalités d'organisation et de fonctionnement du groupement professionnel sont fixées par décret. » ;

d) Le quatrième alinéa est supprimé ;

e) Le cinquième alinéa est ainsi modifié :

- après la référence : « 2° », sont insérés les mots : « et le groupement professionnel visé au 3° » ;

- sont ajoutés les mots : « soit en les déléguant pour tout ou partie à un tiers dans des conditions fixées par décret » ;

II. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Le second alinéa de l'article L. 221-2 est supprimé.

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

... - Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Cet amendement, que je présente avec Martial Bourquin et l'ensemble des membres du groupe socialiste, tend à permettre à un groupement professionnel réunissant les distributeurs indépendants d'assumer l'obligation « fioul domestique ».

En effet, un tel groupement permettrait de garantir l'efficacité du certificat d'économies d'énergie, le CEE, et préserverait l'équilibre concurrentiel des entreprises.

Les distributeurs indépendants sont mis en concurrence directe avec les grossistes, lesquels sont également distributeurs *via* leurs filiales. Je précise que ces dernières ne seraient pas comprises dans le périmètre considéré : le groupement ne se justifie que pour les 1 800 entreprises indépendantes. Il serait créé le 1^{er} janvier 2018. Dans l'intervalle, les distributeurs se déclarent prêts à assumer les conséquences de ce décalage.

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

M. Ladislav Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. Monsieur Courteau, la Haute Assemblée connaît bien ce problème, qui a déjà été soulevé au détour de différents textes.

M. Gérard Longuet. Voilà !

M. Ladislav Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. La question est de nouveau posée aujourd'hui.

En commission, je me suis prononcé contre la disposition que vous proposez, mais je n'ai pas été suivi. La situation des fioulistes indépendants et leurs rapports avec les grossistes ne sont pas simples, étant donné l'ampleur des intérêts en jeu. Vous l'avez compris, il s'agit du vaste domaine des certificats d'économies d'énergie.

Ce sujet délicat fait actuellement l'objet de pourparlers. Les professionnels concernés se sont – enfin ! – réunis autour d'une table pour en discuter avec le Gouvernement. Voilà pourquoi, lors de la réunion de la commission, je vous ai demandé de ne pas déposer cet amendement. On ne peut affirmer qu'une solution sera nécessairement atteinte, compte tenu des enjeux économiques soulevés, mais on observe que les positions sont en train de se rapprocher.

Devant la commission, j'ai invoqué l'argument suivant : n'allons pas plus vite, respectons la discussion en cours, jouons le jeu du dialogue social. Vous m'avez rétorqué que les parlementaires devaient accélérer la négociation, quitte à menacer d'imposer une solution, en plaçant en quelque sorte le couteau sous la gorge des différents partenaires.

Monsieur Courteau, je note au passage que votre proposition souffre d'une légère erreur technique : ainsi rédigées, les dispositions de cet amendement imposent la nouvelle échéance de 2018 à l'ensemble des mesures de l'article 8.

Cet amendement devrait donc, quoi qu'il en soit, être réécrit, pour que cette date butoir soit limitée au sujet dont il est question.

Cela étant, je vous demande de nouveau de bien vouloir retirer cet amendement.

Madame la ministre, vous allez sans doute nous indiquer à quel stade en sont les discussions. Si ces dernières vous inspirent un réel optimisme, si vous estimez que les tractations vont aboutir, j'appellerai encore plus vivement au retrait de cet amendement !

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Monsieur Courteau, mes arguments vont compléter les propos de M. le rapporteur, même si, sur le fond, vous avez tout à fait raison.

Vous soulignez à juste titre la nécessité de hâter la mise en œuvre du dispositif. À cet égard, votre proposition a le mérite d'exister : elle permet d'exercer une pression, pour que les organismes professionnels accélèrent réellement les négociations.

Nous sommes en train de rechercher, avec huit organismes professionnels de la filière fioul, une solution consensuelle. Tous les acteurs ont admis qu'il ne fallait pas modifier les règles en vigueur pendant la période actuelle d'obligation. Ils se sont déclarés volontaires pour participer à ces travaux dans la perspective de la quatrième phase, qui s'ouvrira en 2018.

Or, à ce stade, la solution du groupement professionnel ne fait pas consensus. Il semble donc prématuré de la retenir tant que la concertation n'a pas abouti.

Je le répète, je suis d'accord avec vous sur ce point : à ce jour, les professionnels du secteur n'ont pas intérêt à bouger. Si les pouvoirs publics ne mettent pas la pression sur eux, rien ne se passera et aucun accord ne sera conclu. Parallèlement, il faut respecter la phase de concertation.

Dès lors, peut-être faudrait-il imposer une échéance, afin qu'un dispositif stable et définitif entre rapidement en vigueur ? Nous pourrions, par exemple, fixer un délai d'un an.

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. J'espère que la solution sera trouvée d'ici là !

Mme Ségolène Royal, ministre. Faute de quoi, les négociations risquent de s'enliser.

Quoi qu'il en soit, monsieur Courteau, je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement.

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

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Ce sujet semble faire consensus, sur toutes les travées. Personne, dans cet hémicycle, ne souhaite voir les grossistes absorber les fioulistes indépendants. Cela étant – c'est là qu'est le paradoxe –, ces derniers refusent de se regrouper !

Monsieur Courteau, il faut probablement aller vers un groupement professionnel. En outre, Mme la ministre l'a dit à très juste titre, il peut être utile d'exercer une pression. Toutefois, avec cet amendement, vous procédez un peu brutalement. De surcroît, ce n'est en aucun cas à nous d'imposer cette évolution.

Madame la ministre, vous vous demandez quand ces tractations vont aboutir. En réalité, le simple fait de débattre de ce problème dans cet hémicycle peut contribuer à les faire progresser.

M. Gérard Longuet. Évidemment !

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Néanmoins, je le répète, imposer une solution ne correspond pas à ma vision du dialogue social et des négociations professionnelles.

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Aux arguments extrêmement pertinents de Mme la ministre et de M. le rapporteur, je tiens à ajouter un constat factuel : le Parlement a déjà rejeté un amendement similaire, déposé au titre du projet de loi relatif à la simplification de la vie des entreprises.

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Absolument !

M. Gérard Longuet. Il serait quelque peu paradoxal d'exprimer, à deux mois d'intervalle, deux positions opposées.

Des négociations sont en cours. Les entreprises ne sont pas des enfants de chœur : elles connaissent des rapports de force et emploient, ainsi que leurs regroupements, différents moyens face aux intérêts économiques qui sont en jeu.

Je comprends très bien la position exprimée par M. Courteau. Il est assez fréquent que nous tentions, *via* tel ou tel amendement, de défendre un groupe d'entreprises face à un autre.

Néanmoins, je le dis à mon tour, laissons ce débat prospérer : l'échéance est fixée à 2018, nous avons donc du temps devant nous. Ne nous imposons pas, qui plus est en séance publique, en arbitres d'une négociation professionnelle qui doit se poursuivre sur un point très technique. Il faut que l'issue de ces pourparlers garantisse l'équilibre des intérêts respectifs des différentes catégories de distributeurs de fioul.

Pour ma part, je vous l'avoue, je suis parfaitement incompetent en la matière ! Je serais bien incapable de donner mon appréciation du bien et de la vérité. Ce que je sais simplement, c'est que le Parlement a rejeté cette disposition il y a trois mois. Il serait pour lui délicat de se déjuger.

M. le président. La parole est à M. Martial Bourquin, pour explication de vote.

M. Martial Bourquin. Mes chers collègues, cet enjeu concerne bon nombre d'entreprises, petites et moyennes, dont les membres, en suivant des formations spécifiques, se sont donné les moyens intellectuels et techniques de dresser les certificats d'économies d'énergie.

Or, sans sommation, l'on menace ces entreprises de leur ôter la délivrance de ces documents pour la confier à des groupements !

M. Gérard Longuet. C'est ce qu'il faut éviter !

M. Martial Bourquin. Tout à fait, cher collègue.

Bien sûr, des négociations sont en cours, mais prenons garde : elles ne sont pas menées à armes égales. À ce jour, est prévue, par la loi, la possibilité de confier aux grands distributeurs la délivrance de ces certificats d'économies d'énergie,...

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. C'est vrai.

M. Martial Bourquin. ... ce qui n'est pas acceptable.

Il faut absolument que les tractations se poursuivent. L'idée, suggérée par Mme la ministre, de fixer une date butoir me semble digne d'intérêt; mais pourquoi confier aux seuls grands groupes distributeurs de fioul, comme les établissements Leclerc, la délivrance de ces documents? Pourquoi exclure les petites entreprises, qui, j'insiste sur ce point, disposent des compétences nécessaires?

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. On veut défendre les petits, mais ils ne veulent pas se regrouper!

M. Martial Bourquin. Dans bien des territoires, notamment dans le monde rural, ces petites entreprises assument nombre de compétences en matière d'économies d'énergie.

En l'espèce, les négociations s'apparentent au combat du pot de fer contre le pot de terre. On ne peut suspendre ainsi une épée de Damoclès au-dessus de la tête des petits distributeurs, qui sont, en la matière, aussi compétents que les grands groupes.

Pour les PME concernées, l'enjeu est vital: leurs représentants nous ont prévenus, si elles ne peuvent plus délivrer ces certificats d'économies d'énergie, elles disparaîtront inévitablement dans les deux à trois ans.

Or, très souvent, ces professionnels se sont diversifiés. Près de la moitié de leur activité peut être consacrée à l'installation de chaudières à condensation, équipements très économes en fioul. Non seulement ils vendent du combustible, mais, lorsqu'ils se rendent chez un client, ils élaborent un diagnostic énergétique. De surcroît, lorsqu'ils dressent les certificats d'économies d'énergie, ils examinent l'isolation de la maison, proposent des changements d'huissieries et l'installation de nouveaux matériaux isolants très performants.

Leur annoncer aujourd'hui que, s'ils ne parviennent pas à un accord, cette compétence leur sera retirée au profit des grands distributeurs, ce ne serait pas logique.

M. Gérard Longuet. Ce n'est pas ainsi que la question se présente!

M. Martial Bourquin. Si, cher collègue, qu'on le veuille ou non!

M. Gérard Longuet. Comment le savoir?

M. Martial Bourquin. C'est ainsi que le problème va se poser. Les représentants de ces associations ont été entendus par tous les groupes politiques du Sénat. Pour notre part, ils nous ont décrit le risque encouru en ces termes.

Aussi, je souscris à l'importante avancée que Mme la ministre suggère: fixons une date butoir. Ces petits distributeurs sont prêts à se regrouper, ils nous l'ont affirmé à plusieurs reprises. Ils sont prêts à se doter, dans ce cadre, de capacités d'ingénierie supplémentaires.

Veillons à ne pas démolir des petites et moyennes entreprises, qui ont accompli des efforts extraordinaires. Du reste, nous ne sommes pas à la solde des grands distributeurs! Conservons les dispositions proposées par M. Courteau, quitte à apporter la modification suggérée par M. Poniatowski et à revoir le délai limite.

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

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Mes chers collègues, je vous suggère une solution technique qui, bien sûr, ne peut qu'être imparfaite.

Je vous le dis en toute sincérité: cet amendement ne doit pas être adopté en l'état. En effet, une telle mesure poserait nombre de problèmes. Imaginez que les négociations en cours aboutissent à un accord différant de la solution ici proposée: le Parlement devrait, en catastrophe, modifier ces dispositions!

À titre on ne peut plus provisoire, c'est-à-dire en attendant la réunion de la commission mixte paritaire, nous pouvons adopter une modification très simple. Il s'agirait de remplacer, à la dernière ligne du présent amendement, les mots « le présent article entre en vigueur » par les mots « le 1° A du I du présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018. » Ainsi, nous pourrions favoriser l'accélération des négociations et gagner un peu de temps.

M. Michel Le Scouarnec. Oui!

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Le choix de 2018 montre bien que nous n'avons pas le couteau sous la gorge. Là n'est cependant pas la solution du problème en tant que tel, j'en suis conscient.

Mes chers collègues, le comble est que nous voulons défendre les petits, qui, eux, refusent de se regrouper. Ils ont de très bons arguments, qui ont été exposés par notre collègue Martial Bourquin: « C'est scandaleux, les grossistes vont nous manger! » Nous leur apportons une solution en leur proposant de se regrouper, ils ne veulent pas le faire! C'est un comble!

M. Martial Bourquin. Ce n'est pas si simple.

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Si! Ils ne veulent pas!

La solution que nous leur soufflons est la bonne, mais s'ils en choisissent une autre, ce serait une erreur de l'adopter aujourd'hui. Avec cette rectification, nous gagnerions un peu de temps. C'est une proposition d'attente.

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Et qui permet de prendre date!

MM. Jean-Jacques Filleul et Martial Bourquin. Oui, c'est tenable!

M. le président. Monsieur Bourquin, acceptez-vous de rectifier l'amendement n° 549 dans le sens suggéré par M. le rapporteur?

M. Martial Bourquin. Tout à fait, monsieur le président.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 549 rectifié, présenté par M. M. Bourquin, Mmes Liene-mann, Bataille, Espagnac et Guillemot, MM. Cabanel, Courteau, Daunis, Duran, S. Larcher, Montaugé, Rome, Vaugrenard et les membres du groupe socialiste et apparentés, et ainsi libellé:

I. – Après l'alinéa 1

Insérer treize alinéas ainsi rédigés:

1° A L'article L. 221-1 est ainsi modifié:

a) Le 1° est ainsi modifié:

- après le mot: « morales », sont insérés les mots: « et leurs filiales au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce »;

- après le mot : « automobiles », sont insérés les mots : « du fioul domestique » ;

b) Le 2° est ainsi modifié :

- après le mot : « personnes », il est inséré le mot : « morales » ;

- les mots : « du fioul domestique » sont supprimés ;

c) Après le 2°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 3° Le groupement professionnel des entreprises, autres que celles mentionnées au 1°, qui vendent du fioul domestique. Les modalités d'organisation et de fonctionnement du groupement professionnel sont fixées par décret. » ;

d) Le quatrième alinéa est supprimé ;

e) Le cinquième alinéa est ainsi modifié :

- après la référence : « 2° », sont insérés les mots : « et le groupement professionnel visé au 3° » ;

- sont ajoutés les mots : « soit en les déléguant pour tout ou partie à un tiers dans des conditions fixées par décret » ;

II. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Le second alinéa de l'article L. 221-2 est supprimé.

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

... - Le 1° A du I du présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 549 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. Gérard Longuet. Nous venons d'adopter une disposition contraire à celle que nous avons votée il y a quelques semaines. Ce n'est pas un travail législatif sérieux !

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 550, présenté par Mmes Lienemann, Bataille, Espagnac et Guillemot, MM. M. Bourquin, Cabanel, Courteau, Daunis, Duran, S. Larcher, Montaugé, Rome, Vaugrenard et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 1

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Au 1° de l'article L. 221-1, les mots : « carburants automobiles » sont remplacés par les mots : « supercarburants ou du gazole » ;

...° Au 2° de l'article L. 221-1, après le mot : « gaz » est inséré le mot : « naturel » ;

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Le code de l'énergie inclut, dans le dispositif des certificats d'économies d'énergie, ou CEE, l'ensemble des carburants automobile et par conséquent les carburants alternatifs, comme le GPL, le GNV, l'E85 ou l'électricité.

L'État s'est engagé dans la promotion des carburants alternatifs, afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air. Par rapport aux carburants classiques, les carburants alternatifs, bien qu'ils soient carbonés, contribuent à une diminution des polluants atmosphériques tels que les particules fines et les oxydes d'azote, ainsi que des émissions de CO₂, et sont donc conformes aux objectifs du Gouvernement.

Pour assurer un développement des carburants alternatifs, le système des certificats d'économies d'énergie n'est pas le plus adapté.

De plus, inclure les carburants alternatifs entraîne une contrainte accrue sur des entreprises investissant en propre pour développer ces carburants qui contribuent aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Cet amendement vise donc à exclure les carburants alternatifs du dispositif des certificats d'économies d'énergie. Son adoption permettrait de recentrer le dispositif des CEE sur les carburants conventionnels, qui représentent 98 % du marché. Elle serait donc sans conséquence sur l'objectif national d'économies d'énergie.

L'exclusion des carburants alternatifs est en outre conforme à la réglementation communautaire, qui laisse aux États le choix d'inclure, ou non, tout ou partie des carburants automobiles.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 507 est présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier, M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beaufils, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin.

L'amendement n° 702 rectifié est présenté par M. Husson, Mmes Deseyne et Garriaud-Maylam, M. Chaize, Mme Deromedi, MM. Laménie, P. Leroy et Houel et Mme Mélot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au 1° de l'article L. 221-1, les mots : « carburants automobiles » sont remplacés par les mots : « supercarburants ou du gazole » ;

La parole est à M. Michel Le Scouarnec pour présenter l'amendement n° 507.

M. Michel Le Scouarnec. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 702 rectifié n'est pas soutenu.

Les deux amendements suivants sont également identiques.

L'amendement n° 508 est présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier, M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beauvils, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin.

L'amendement n° 703 rectifié est présenté par M. Husson, Mmes Deseyne, Garriaud-Maylam et Deromedi, MM. Laménie et P. Leroy et Mmes Deroche et Mélot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au 2° de l'article L. 221-1, après le mot : « gaz », est inséré le mot : « naturel » ;

La parole est à M. Michel Le Scouarnec pour présenter l'amendement n° 508.

M. Michel Le Scouarnec. Cet amendement vise à exclure du dispositif des certificats d'économies d'énergie le secteur du GPL.

Cette filière constitue le plus petit secteur énergétique français, représentant seulement 1,2 % du mix énergétique national. Lors de la phase initiale des certificats d'économies d'énergie, en 2006-2007, la filière GPL s'était portée volontaire pour y participer. Depuis lors, ses ventes ont été divisées par deux du fait, notamment, de la concurrence des autres énergies.

Le dispositif d'économies d'énergie a pour but de stimuler les économies d'énergie. Toutefois, il semble qu'il produise un effet contradictoire avec cet objectif, en conduisant à diminuer la part d'une énergie capable de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les performances, comme le bilan environnemental du GPL, sont en effet très positives, et son potentiel de développement est réel, dans la mesure où il peut être additionné aux énergies renouvelables et à la cogénération.

Enfin, précisons que l'adoption de cet amendement n'emportera pas de conséquence sur l'objectif national d'économies d'énergie supporté par le dispositif et qu'il est conforme à la réglementation communautaire qui encourage les États à écarter les petits secteurs énergétiques de l'obligation d'économies d'énergie.

M. le président. L'amendement n° 703 rectifié n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission des affaires économiques sur les trois amendements restant en discussion ?

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Ces amendements sont presque identiques, M. Le Scouarnec proposant en deux étapes ce que M. Courteau entend réaliser en une seule. Ils tendent à exclure du dispositif d'obligation de réaliser des économies d'énergie les carburants alternatifs, notamment les GPL, ainsi que le GPL combustible.

Toutefois, le dispositif des certificats d'économies d'énergie n'a pas vocation à intervenir sur le mix énergétique ni sur les aides attribuées à telle ou telle énergie. Il existe pour cela des dispositifs fiscaux spécifiques.

En outre, une telle exclusion conférerait un avantage au regard d'autres énergies et pourrait conduire celles-ci à réclamer une même exonération. À titre d'exemple, le GPL combustible représente quelque 1 % de l'objectif, les réseaux de chaleur, 2 %. Bien entendu, ces derniers pourraient également demander à leur tour une exonération...

C'est la raison pour laquelle l'avis de la commission des affaires économiques a émis un avis défavorable sur ces trois amendements.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Les certificats d'économies d'énergie ont pour objectif d'économiser l'énergie, quelle qu'elle soit. Si nous commençons par introduire une distorsion entre les différents types d'énergies, le dispositif tout entier risque de s'écrouler.

Il existe d'autres moyens d'encourager l'utilisation de sources d'énergie propres, au travers de dispositifs fiscaux, par exemple, ou dans la perspective du déploiement des points de charge ; ceux-ci sont d'ailleurs évoqués dans ce texte.

Je comprends l'idée sous-jacente à cette proposition : il ne serait pas nécessaire d'économiser les énergies propres.

M. Roland Courteau. Voilà !

Mme Ségolène Royal, ministre. Or tel n'est pas le cas. Ces énergies doivent être économisées, mais selon un système de certificats qui les avantage, puisque, par définition, elles sont moins consommées, de la même manière que des bâtiments bien isolés sont favorisés.

Le modèle économique choisi ne permet pas l'ouverture de cette brèche dans le dispositif global des économies d'énergie, même si je comprends la logique de votre proposition.

Le Gouvernement demande donc le retrait de ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. J'ai bien entendu l'argumentaire de Mme la ministre, et il est juste. Néanmoins, le problème de distorsion de la concurrence qui se pose est inverse à celui qu'elle met en avant. Le système des certificats d'efficacité énergétique est très lourd. Quand il est mis en place pour des énergies massivement utilisées, celles-ci bénéficient d'une économie d'échelle. En revanche, pour les énergies très peu utilisées – le chiffre de 1 % a été cité –, son coût est bien plus élevé par tonne équivalent pétrole.

Il s'agit donc d'une véritable distorsion. En revanche, les propositions qui viennent d'être présentées, et que nous allons soutenir, conduiraient à une simplification administrative. À ce titre, elles devraient, pour une fois, trouver des soutiens à la droite de cet hémicycle ! En effet, mettre en place un système aussi lourd pour des parts énergétiques aussi faibles relève quelque part d'une aberration administrative.

Monsieur Le Scouarnec, vous le voyez, je défends vos amendements au travers d'une approche libérale ! (*Sourires sur les travées du groupe écologiste et du groupe CRC.*)

M. le président. Monsieur Courteau, l'amendement n° 550 est-il maintenu ?

M. Roland Courteau. Compte tenu des précisions apportées par Mme la ministre et par M. le rapporteur, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 550 est retiré.

Monsieur Le Scouarnec, les amendements n^{os} 507 et 508 sont-ils maintenus ?

M. Michel Le Scouarnec. Oui, je les maintiens, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 507.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 508.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n^o 548, présenté par MM. Vaugrenard et Dilain, Mmes Lienemann, Bataille, Espagnac et Guillemot, MM. M. Bourquin, Cabanel, Courteau, Daunis, Duran, S. Larcher, Montaugé, Rome et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéas 2 et 3

Rédiger ainsi ces alinéas :

1^o À l'avant-dernier alinéa de l'article L. 221-1 du code de l'énergie, les mots : « une part » sont remplacés par les mots : « au moins un tiers » ;

1^o bis Le dernier alinéa de l'article L. 221-1 est supprimé ;

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Les financements affectés à la lutte contre la précarité énergétique restent insuffisants au regard des objectifs à atteindre en ce qui concerne la rénovation de logements occupés par des ménages modestes.

Au travers de cet amendement, je propose que la loi fixe à un tiers au moins la proportion minimale de la part des CEE devant contribuer à financer ces actions, comme le programme « Habiter mieux », conduit par l'ANAH, l'Agence nationale de l'habitat.

M. le président. L'amendement n^o 650 rectifié, présenté par Mme Jouanno, MM. Guerriau et Détraigne et Mmes Billon et Doineau, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Après la référence :

L. 221-1

insérer les mots :

après les mots : « une part » sont insérés les mots : « de 20 % » et

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Notre amendement vise le même objectif : garantir qu'un socle minimal des CEE puisse être affecté aux programmes de lutte contre la précarité énergétique, tout particulièrement à l'ANAH. Les Anglais ont défini un seuil de 40 % ; nous proposons 20 % ; M. Courteau suggère 30 %, c'est-à-dire un niveau intermédiaire.

Je souhaite insister sur un point connexe. Tout en proposant ce quota minimum, j'ai demandé par le biais d'une question écrite à Mme la ministre que les objectifs des CEE soient revus à la hausse ; cela n'entre pas, en effet, dans les compétences du Parlement, qui ne vote pas ces objectifs.

Un problème se pose pour la troisième période, durant laquelle l'objectif fixé est de 700 térawattheures cumac, soit un niveau inférieur aux 900 térawattheures que demandait l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME.

Or non seulement ces objectifs sont insuffisants, mais en plus, ce texte fixe de nouveaux programmes dans le cadre des CEE, pour le fonds de garantie, pour le passeport rénovation ou encore pour les mobilités durables, un sujet qui vous est cher, madame la ministre.

Je doute de l'équilibre du dispositif, ne serait-ce que parce que, après la deuxième période, il y avait un surplus de 200 térawattheures, ce qui limite encore les ambitions des CEE.

Pour mémoire, quand j'étais présidente de l'ADEME, en 2008, j'avais écrit qu'un minimum de 270 térawattheures devait être fixé pour la deuxième période. La troisième période a commencé, et je crains que nous ne soyons très en deçà des seuils minimaux fixés pour la CEE.

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

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. En ce qui concerne l'amendement n^o 548, la commission est partagée.

Sur la première partie de cet amendement, comme sur l'amendement n^o 650 rectifié présenté par Mme Chantal Jouanno, elle a émis un avis défavorable. En effet, le projet de loi prévoit que la part doit être déterminée par un arrêté. Cette proposition me paraît plus pertinente que la fixation d'un pourcentage. Pourquoi 20 %, d'ailleurs, et non pas 25 %, 30 % ou 15 % ? D'où sort ce montant ?

Mme Chantal Jouanno. D'un rapport de l'ADEME de 2008 !

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Certes, mais les choses ont évolué depuis lors, ma chère collègue ! C'est la raison pour laquelle fixer le taux par arrêté me paraît plus pertinent que d'en décider dans la loi. Cela permettra de tenir compte des difficultés de détermination des ménages concernés et du temps nécessaire à la montée en puissance des acteurs, qui pourront adapter leur stratégie.

En revanche, la suppression du dernier alinéa de l'article L. 221-1, prévue dans la seconde partie de l'amendement n^o 548, est pertinente.

Aussi, si vous en êtes d'accord, je vous demande, mon cher collègue, de bien vouloir rectifier votre amendement en ce sens.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement souscrit aux objectifs visés par les auteurs de ces deux amendements.

Toutefois, je souhaite que la part des économies d'énergie réalisée au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique soit fixée par arrêté. Prévoir un pourcentage dans la loi serait trop rigide ; cela empêcherait toute montée en puissance. D'ailleurs, les textes réglementaires qui sont en préparation afin d'attribuer à l'ANAH une grande part des certificats d'économies d'énergie prévoient que cette part soit, dans un premier temps, de 20 % ou 25 %, soit presque le tiers.

Compte tenu de cet engagement, et afin de permettre une montée en puissance de l'attribution des certificats d'économies d'énergie, pour lutter contre la précarité énergétique, je demande aux auteurs des deux amendements de bien vouloir les retirer.

M. le président. Madame Jouanno, l'amendement n° 650 rectifié est-il maintenu ?

Mme Chantal Jouanno. Compte tenu des garanties apportées par Mme la ministre, je le retire, monsieur le président, tout en insistant de nouveau sur la nécessité de fixer des objectifs plus importants pour ce qui concerne les certificats d'économies d'énergie.

M. le président. L'amendement n° 650 rectifié est retiré.

Monsieur Courteau, acceptez-vous de rectifié l'amendement n° 548 dans le sens suggéré par M. le rapporteur ?

M. Roland Courteau. Tout à fait, monsieur le président.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 548 rectifié, présenté par MM. Vaugrenard et Dilain, Mmes Lienemann, Bataille, Espagnac et Guillemot, MM. M. Bourquin, Cabanel, Courteau, Daunis, Duran, S. Larcher, Montaugé, Rome et les membres du groupe socialiste et apparentés, et ainsi libellé :

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

1° *bis* Le dernier alinéa de l'article L. 221-1 est supprimé ;

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 64 rectifié *quater*, présenté par M. Détraigne, Mme Férat, MM. Canevet et Roche, Mme Morin-Desailly, MM. Guerriau, Marseille, Gabouty, Bonnacarrère, Cadic, Delahaye, Kern, Bockel et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 26

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...) Au dernier alinéa, les mots : « réalisées dans les installations classées visées à l'article L. 229-5 du code de l'environnement ou celles » sont supprimés ;

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Il est défendu... Avec talent! *(Sourires.)*

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. Et avec conviction! *(Nouveaux sourires.)*

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

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. J'essaierai d'avoir la même conviction pour exposer l'avis de la commission !

Les actions engagées afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre pour les installations soumises au système européen d'échanges de quotas peuvent déjà être valorisées dans ce contexte, puisque les quotas économisés peuvent être revendus. Aussi, il ne semble pas opportun de prévoir une deuxième valorisation au travers des certificats d'économies d'énergie, car cela s'apparenterait à un effet d'aubaine.

C'est la raison pour laquelle je vous demande, ma chère collègue, de bien vouloir retirer votre amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

M. le président. Madame Jouanno, l'amendement n° 64 rectifié *quater* est-il maintenu ?

Mme Chantal Jouanno. Non, je le retire, monsieur le président.

M. Jean Desessard. Toujours avec talent! *(Sourires.)*

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. Et toujours avec conviction! *(Nouveaux sourires.)*

M. le président. L'amendement n° 64 rectifié *quater* est retiré.

L'amendement n° 652 rectifié, présenté par Mme Jouanno et MM. Guerriau, Détraigne et Tandonnet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 31

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° L'article L. 221-11 est complété par les mots : « , ainsi que le nombre de certificats délivrés annuellement par secteur d'activités et par fiches d'opérations standardisées » ;

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Nous demandons régulièrement que soient rendues plus facilement accessibles toutes les données concernant non seulement le nombre de certificats d'économies d'énergie délivrés, mais également les fiches d'opérations standardisées, afin que tout cela soit plus transparent pour le grand public. Il s'agit d'ailleurs d'une recommandation de la Cour des comptes.

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

M. Ladislav Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Comme je l'ai indiqué lors de la réunion de la commission, je vous invite à consulter les lettres d'information « certificats d'économies d'énergie » du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Publiées tous les deux mois, elles présentent des tableaux de bord qui indiquent le nombre de certificats d'économies d'énergie délivrés par secteurs d'activité, ainsi que les fiches d'opérations standardisées.

Vous avez donc toute satisfaction, ma chère collègue. C'est la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement est favorable à cet amendement.

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. Belle promotion! *(Sourires.)*

Mme Ségolène Royal, ministre. Sur le site du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie figurent effectivement les statistiques relatives à la délivrance des certificats d'économies d'énergie par secteurs, régions et fiches d'opérations standardisées. Toutefois, il n'est pas inutile de regrouper annuellement ces informations.

Mme Chantal Jouanno. Très bien!

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

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Nous avons ces informations tous les deux mois; je ne suis pas certain que le fait de publier un bilan annuel constitue un progrès... Néanmoins, je ne me battra pas sur ce point; je me rallie volontiers à l'avis du Gouvernement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 652 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 651 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno, MM. Guerriau et Tandonnet et Mme Billon, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 32

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 221-... - L'établissement public défini à l'article L. 131-3 du code de l'environnement est chargé de l'évaluation du dispositif. »

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Avec cet amendement, je m'inscris dans la suite logique des dispositions que nous venons d'adopter, dans la mesure où s'agit de confier à l'ADEME l'évaluation du dispositif des certificats d'économies d'énergie.

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

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Je suis bien plus mal placé que Mme Jouanno pour rappeler les missions de l'ADEME...

Cette agence exerce, notamment, des actions d'orientation et d'animation de la recherche, de prestation de services, d'information et d'incitation en matière d'économies d'énergie. Sa vocation première n'est pas l'évaluation des dispositifs d'économies d'énergie publics. J'ajoute que d'autres organismes, tels que la Cour des comptes ou les inspections générales, sont tout aussi légitimes à procéder à une telle évaluation.

D'ailleurs, dans un rapport de novembre 2014 intitulé *Les Certificats d'économies d'énergie : efficacité énergétique et analyse économique*, l'Inspection générale des finances, le Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies, ainsi que le Commissariat général au développement durable, recommandaient de confier le suivi global du dispositif au Commissariat général au développement durable, et non pas à l'ADEME.

C'est la raison pour laquelle je vous demande, ma chère collègue, de bien vouloir retirer votre amendement.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. L'évaluation du dispositif des certificats d'économie est déjà réalisée par la Cour des comptes – un rapport sur le sujet a été publié en octobre 2013 –, ainsi que par les inspections générales – un autre rapport a été publié en juillet 2014. L'ADEME peut contribuer à ces évaluations, mais elle ne peut surtout pas être désignée comme l'organisme chargé d'effectuer cette évaluation, car elle serait alors juge et partie.

En effet, l'ADEME est un acteur clef du dispositif, aussi bien pour ce qui concerne l'élaboration des fiches d'opérations standardisées que pour l'instruction des opérations spécifiques. C'est pourquoi elle doit aussi être mise sous contrôle.

Le Gouvernement demande donc, lui aussi, le retrait de cet amendement.

M. le président. Madame Jouanno, l'amendement n° 651 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Chantal Jouanno. Je ne suis pas la porte-parole de l'ADEME, mais je tiens à insister sur un point : la Cour des comptes, dans un rapport d'octobre 2013, avait indiqué qu'il serait utile de rendre obligatoires les études réalisées *a posteriori* sur les différents outils de soutien à l'efficacité énergétique, donc les certificats d'économies d'énergie.

De plus, la Cour des comptes avait souligné que l'ADEME n'avait pas accès aux données confidentielles conservées par le pôle national des certificats d'économies d'énergie...

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. Ce n'est pas la même chose !

Mme Chantal Jouanno. ... donc, à la liste des bénéficiaires finaux, ce qui limitait sa capacité de mener à bien des études en la matière.

J'ajoute que le Commissariat général au développement durable a moins d'indépendance – sur ce point, je suis peut-être juge et partie ! – à l'égard du dispositif des certificats d'économies d'énergie et des choix de l'exécutif que l'ADEME, qui est un EPIC, un établissement public à caractère industriel et commercial, avec un statut juridique garantissant son indépendance.

Je maintiens donc mon amendement, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 651 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 8, modifié.

(L'article 8 est adopté.)

Article additionnel après l'article 8

M. le président. L'amendement n° 729, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 221-12 du code de l'énergie il est inséré un article L. 221-... ainsi rédigé :

« Art. L. 221-... – Les personnes morales soumises aux obligations prévues aux articles L. 221-1 et suivants qui établissent des partenariats avec des sociétés en vue de se libérer de tout ou partie de ces obligations ne peuvent s'exonérer de leur responsabilité quant à la bonne fin des opérations donnant droit aux certificats d'économies d'énergie et réalisées par leurs sociétés partenaires. »

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement vise à combler une faille juridique relevée par le Médiateur national de l'énergie dans son rapport annuel d'activité pour 2013, en précisant

dans la loi que le fournisseur d'énergie est responsable de la bonne fin des travaux lui donnant droit à des certificats d'économies d'énergie et réalisés par une société agréée.

Aujourd'hui, de nombreuses sociétés arguent du fait que le consommateur pourra obtenir un certificat d'économies d'énergie s'il réalise des travaux de rénovation. Or ce ne sont pas elles qui collectent ces certificats. Aussi, dans un certain nombre de cas, la société disparaît ou les travaux sont mal réalisés. Dès lors, le consommateur ne peut obtenir le certificat et n'a aucun recours possible envers cette société, qui a pourtant agi, en quelque sorte, au nom de la société partenaire qui délivre les certificats.

D'où la rédaction de cet amendement. Mes chers collègues, cela me semble tout à fait cohérent : le partenariat doit fonctionner dans les deux sens.

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

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement. Pourtant, M. Dantec pose là une véritable question.

Dans sa recommandation 2014-0342, le Médiateur national de l'énergie avait considéré que le fournisseur d'énergie ne pouvait prétendre n'assurer qu'une forme de mise en relation. Toutefois, le vendeur d'énergie ne peut être présumé responsable des défaillances des entreprises qui présument les travaux. En cas de litige, il appartient au juge d'établir les responsabilités respectives.

Un tel transfert de responsabilité vers le vendeur d'énergie risque de déresponsabiliser les entreprises chargées des travaux et, donc, d'augmenter les défaillances. De plus, cela dissuadera les obligés de soutenir certaines actions d'économies d'énergie. Les plus petites entreprises risquent aussi de ne plus pouvoir nouer de partenariat avec les vendeurs d'énergie, car elles présenteront moins de garanties que les entreprises de plus grande taille.

En outre, à partir du 1^{er} juillet 2015, comme pour tous les autres dispositifs de soutien public, les certificats d'économies d'énergie seront écoconditionnés, ce qui obligera les bénéficiaires à faire appel à des entreprises titulaires d'un signe de qualité délivré par un organisme accrédité ayant signé une convention avec l'État. Ce dispositif devrait donc répondre totalement à vos préoccupations.

C'est la raison pour laquelle je vous demande, cher collègue, de bien vouloir retirer votre amendement.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Il faut, il est vrai, protéger les consommateurs en cas de défaillance de la société à la fin des travaux ou lorsque ces derniers ont été mal réalisés et ne permettent pas de faire des économies d'énergie.

Toutefois, le vendeur d'énergie ne peut pas être présumé responsable de la défaillance de l'entreprise réalisant les travaux. En cas de litige, comme pour toute défaillance ou tout désordre constaté dans un autre domaine, c'est le juge qui répartira la responsabilité entre le vendeur d'énergie et les entreprises ayant réalisé les travaux.

Monsieur le sénateur, je suis particulièrement sensible au problème que vous soulevez. Ainsi, à compter du 1^{er} juillet prochain, pour bénéficier des certificats d'économies d'énergie, il faudra faire appel à un professionnel qualifié RGE, c'est-à-dire reconnu garant de l'environnement.

Par ailleurs, étant très consciente de l'importance de la bonne qualité de la réalisation des travaux et de la bonne gestion des certificats d'économies d'énergie, j'ai demandé au nouveau président d'EDF, qui est un acteur important du dispositif des CEE, de veiller particulièrement à cette question pour ce qui concerne les prestataires liés à son entreprise. Il renforce donc actuellement sa vigilance à cet égard.

Enfin, comme l'a souligné M. le rapporteur, à partir du 1^{er} juillet prochain, à l'instar de tous les autres dispositifs de soutiens publics – crédit d'impôt, écoprêt à taux zéro –, les certificats d'économies d'énergie seront écoconditionnés, ce qui obligera les bénéficiaires à faire appel à des entreprises titulaires d'un signe de qualité délivré par un organisme accrédité ayant signé une convention avec l'État. Le dispositif est en place.

L'adoption de cet amendement présenterait plus d'inconvénients que d'avantages. En particulier, elle ferait porter la charge liée à la défaillance de l'entreprise sur le vendeur d'énergie et elle produirait, paradoxalement, un effet inverse de celui qui est recherché, dans la mesure où les entreprises de travaux n'auraient plus aucune responsabilité et pourraient donc faire les travaux n'importe comment...

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer votre amendement, tout en sachant que nous devons rester extrêmement vigilants sur cette question.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

M. Jean-Claude Lenoir, *président de la commission des affaires économiques*. Je souhaite insister sur le dispositif évoqué par M. le rapporteur et Mme la ministre, afin de le mettre en lumière pour les consommateurs.

Trop souvent, en nombre de dossiers, les consommateurs sont exposés moins à la défaillance d'un équipementier qu'au mensonge qui a précédé la conclusion d'un contrat. Combien de fois avons-nous vu des personnes plutôt fragiles, des personnes âgées, accepter des pompes à chaleur dont le rendement était annoncé comme extraordinaire, et cela sans vérification.

Ce dispositif, sur lequel je suis souvent intervenu au cours de mes fonctions à la présidence du Conseil supérieur de l'énergie, est essentiel ; j'en fais la promotion.

M. le président. Monsieur Dantec, l'amendement n° 729 est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Comme je suis tout à fait convaincu par l'argumentaire très étayé de Mme la ministre, je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 729 est retiré.

Article 8 bis A

① Après l'article L. 111-13 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un article L. 111-13-1 ainsi rédigé :

② « *Art. L. 111-13-1.* – En matière de performance énergétique, l'impropriété à la destination, mentionnée à l'article L. 111-13, ne peut être retenue qu'en cas de dommages résultant de défauts liés aux produits, à la conception ou à la mise en œuvre de l'ouvrage, de l'un de ses éléments constitutifs ou de l'un de ses éléments d'équipement conduisant, toute condition d'usage et

d'entretien prise en compte et jugée appropriée, à une surconsommation énergétique ne permettant l'utilisation de l'ouvrage qu'à un coût exorbitant. »

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers amendements sont identiques.

L'amendement n° 189 est présenté par M. Miquel.

L'amendement n° 560 rectifié est présenté par MM. Requier, Castelli, Collin, Esnol et Fortassin, Mmes Laborde et Malherbe et M. Mézard.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 111-13-1. - En matière de performance énergétique, l'impropriété à la destination, mentionnée à l'article 1792 du code civil reproduit ci-après, ne peut être retenue sauf en cas de désordres résultant de défauts avérés liés aux produits, à la conception ou à la mise en œuvre de l'ouvrage ou de l'un de ses éléments constitutifs ou éléments d'équipement, conduisant, au regard de la réglementation thermique applicable lors de la réalisation de l'ouvrage et toute condition d'usage et d'entretien prise en compte et jugée appropriée, à une surconsommation énergétique de l'ensemble de l'ouvrage ne permettant son utilisation qu'à un coût exorbitant. »

La parole est à M. Gérard Miquel, pour présenter l'amendement n° 189.

M. Gérard Miquel. Cet amendement vise à préciser la disposition prévue dans le présent projet de loi, en maintenant son caractère protecteur pour les consommateurs et maîtrisé pour les maîtres d'ouvrage et les assureurs.

D'une part, il s'agit d'indiquer que les surconsommations liées aux défauts du bâti s'apprécieront au regard des consommations énergétiques conventionnelles issues du calcul réglementaire, lequel représente aujourd'hui la seule base de référence existante.

D'autre part, en remplaçant les termes « coût raisonnable » par les mots « coût exorbitant », nous voulons mieux préciser la notion de consommation énergétique excessive, telle qu'elle est évoquée dans l'objet de l'amendement adopté par l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 560 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Je ne reprendrai pas les arguments brillamment exposés par M. Gérard Miquel : l'amendement est défendu, monsieur le président.

M. le président. Les deux amendements suivants sont également identiques.

L'amendement n° 214 rectifié *sexies* est présenté par MM. Pointereau, Vaspert, Cornu, Mouiller, Raison, Perrin, Guéné et Lefèvre, Mme Cayeux, MM. B. Fournier et Trillard, Mme Troendlé, MM. Vogel et Houel, Mme Gatel et M. Doligé.

L'amendement n° 577 rectifié *bis* est présenté par Mme Lamure, MM. Calvet, Magras, P. Leroy et César et Mme Primas.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 2

Remplacer les mots :

une surconsommation énergétique ne permettant l'utilisation de l'ouvrage qu'à un coût exorbitant

par les mots :

un dépassement exorbitant de la consommation énergétique établie sur la base de la réglementation thermique applicable lors de la construction

La parole est à M. Philippe Mouiller, pour présenter l'amendement n° 214 rectifié *sexies*.

M. Philippe Mouiller. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 577 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

L'amendement n° 509, présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier, M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beauvils, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Remplacer le mot :

exorbitant

par les mots :

manifestement déraisonnable

La parole est à M. Michel Le Scouarnec.

M. Michel Le Scouarnec. Cet amendement vise à préciser la rédaction de l'impropriété, telle qu'elle est définie par M. le rapporteur. Nous souscrivons à la nécessité de clarifier le droit relatif à la garantie décennale, applicable en cas de défaut de performance énergétique. En effet, il est impératif de trouver un juste équilibre entre la protection des consommateurs et la mise en jeu de la responsabilité des constructeurs.

La rédaction issue de l'Assemblée nationale a suscité une réaction importante de la part de nombreux professionnels. Toutefois, nous pensons que celle de M. le rapporteur est trop restrictive. La notion de coût exorbitant est trop éloignée de l'intention première du projet de loi, qui était d'apporter des garanties en cas de défaillance de l'ouvrage entraînant une surconsommation énergétique.

Mes chers collègues, nous vous proposons une rédaction intermédiaire entre la notion de consommation énergétique excessive et la notion de coût exorbitant.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des affaires économiques sur les amendements restant en discussion ?

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Les auteurs des amendements identiques n°s 189 et 560 rectifié proposent de faire référence à des « désordres » plutôt qu'à des « dommages », mais aussi d'évaluer la surconsommation énergétique au regard de la réglementation thermique applicable lors de la réalisation de l'ouvrage.

L'objet de leurs amendements précise également qu'ils souhaitent faire référence à la notion de coût exorbitant. Or cette dernière demande est totalement satisfaite par la rédaction de l'article adopté en commission.

À la référence au désordre, nous avons préféré la notion de dommage. C'est ce dernier terme qui est actuellement utilisé à l'article 1792 du code civil relatif à la garantie décennale.

En outre, les auteurs de ces amendements introduisent une référence à la réglementation thermique, alors même que la commission a adopté plusieurs amendements visant à ne pas faire entrer celle-ci dans le champ de la garantie décennale.

Monsieur Miquel, monsieur Requier, vous êtes donc pour partie satisfaits; pour le reste, j'ai une préférence pour l'amendement que nous avons adopté en commission. Je vous demanderai donc de bien vouloir retirer vos amendements.

Quant à l'amendement n° 214 rectifié *sexies*, en visant « le dépassement exorbitant de la consommation énergétique établi sur la base de la réglementation thermique », plutôt qu'« une surconsommation énergétique ne permettant l'utilisation de l'ouvrage qu'à un coût exorbitant », il tend également à introduire une référence à la réglementation thermique, alors que la commission a adopté plusieurs amendements visant à ne pas faire entrer cette réglementation dans le champ de la garantie décennale.

Mes chers collègues, après le travail que vous avez réalisé – car vous avez accompli un travail considérable –, il faudra impérativement que, à l'avenir, la mission qui a été créée vienne présenter ses travaux dans les commissions concernées.

En effet, ce cas de figure est typique : vous avez totalement satisfaction – très sincèrement –, mais il est dommage que vous ne soyez pas venus aux réunions de la commission du développement durable et de la commission des affaires économiques, pour que nous accordions nos violons. Je souhaitais signaler ce point au passage.

Enfin, l'amendement n° 509 tend à modifier le champ d'application de la garantie. Monsieur Le Scouarnec, vous proposez que la surconsommation énergétique ne permette l'utilisation de l'ouvrage qu'à un coût « manifestement déraisonnable ».

Or notre commission est parvenue à un équilibre sur la rédaction du champ d'application de la garantie décennale en matière de performance énergétique, me semble-t-il. La rédaction adoptée permet d'éviter que la garantie décennale ne soit engagée trop facilement et conduise ainsi à une augmentation des coûts de construction. J'ai une préférence pour cette solution équilibrée.

Je vous demanderai donc de bien vouloir retirer votre amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le sujet de la garantie décennale est très important.

Mesdames, messieurs les sénateurs, le travail de votre commission est abouti, remarquable. Il améliore favorablement le texte du Gouvernement.

Il me semble que la disposition votée en commission traduit un bon équilibre, qui n'a pas été facile à établir – je constate d'ailleurs que des propositions complémentaires ont été exprimées sur toutes les travées. Je pense qu'il ne faut pas toucher à cet équilibre entre la garantie décennale, déclenchée lorsqu'il y a un dommage sur l'ouvrage, et le défaut de performance énergétique, lié à l'ouvrage lui-même. Cet équilibre, mûrement réfléchi en commission, est juste et opérationnel. Il convient de le maintenir.

Le Gouvernement demande donc le retrait de tous ces amendements.

M. le président. Monsieur Miquel, l'amendement n° 189 est-il maintenu ?

M. Gérard Miquel. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 189 est retiré.

Monsieur Requier, l'amendement n° 560 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Requier. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 560 rectifié est retiré.

Monsieur Mouiller, l'amendement n° 214 rectifié *sexies* est-il maintenu ?

M. Philippe Mouiller. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 214 rectifié *sexies* est retiré.

Monsieur Le Scouarnec, l'amendement n° 509 est-il maintenu ?

M. Michel Le Scouarnec. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 509 est retiré.

Je mets aux voix l'article 8 *bis A*.

(L'article 8 bis A est adopté.)

Article 8 bis (Non modifié)

À la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 115-3 du code de l'action sociale et des familles, la date : « 15 mars » est remplacée par la date : « 31 mars ». – *(Adopté.)*

Article 8 ter (Non modifié)

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le statut des colonnes montantes dans les immeubles d'habitation. Ce rapport estime notamment le nombre de telles colonnes nécessitant, au regard des normes en vigueur et des besoins des immeubles concernés, des travaux de rénovation, de renouvellement ou de renforcement, et le coût des travaux y afférents. Il propose des solutions pour en assurer le financement. Il propose toutes modifications législatives et réglementaires pertinentes pour préciser le régime juridique de ces colonnes.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 379 rectifié est présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

L'amendement n° 473 rectifié *bis* est présenté par Mme Jouanno, M. Tandonnet, Mme Billon et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 379 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Le texte de l'Assemblée nationale prévoit la remise d'un énième rapport gouvernemental sur le statut des colonnes montantes dans les immeubles d'habitation.

M. le rapporteur précise que la question de la propriété de ces colonnes montantes est un réel problème, surtout si elles ne sont pas aux normes. Toutefois, trop de rapports tue le rapport ! Nous sommes donc pour la suppression de cette disposition. En revanche, nous souhaitons que des propositions soient formulées pour régler ce problème.

M. le président. La parole est à Mme Annick Billon, pour présenter l'amendement n° 473 rectifié *bis*.

Mme Annick Billon. Les dispositions de cet amendement viennent d'être brillamment défendues, monsieur le président.

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

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. Pour terminer les travaux de cette matinée, pour une fois, je vais moi-même me désavouer. Mes chers collègues, je vous avais dit, au début de la discussion générale, que j'approuvais pratiquement la totalité des amendements de suppression de rapports. Or, ici, tel n'est pas le cas.

Ceux d'entre vous qui gèrent des immeubles collectifs le savent parfaitement : la question de la propriété des colonnes montantes est un vrai problème, dans la mesure où un certain nombre d'entre elles nécessite une mise aux normes.

La remise de ce rapport permettra d'estimer le nombre de colonnes nécessitant des travaux, de proposer des solutions pour en assurer le financement, ainsi que des modifications des règles en vigueur pour préciser leur régime juridique. J'espère que ce rapport verra le jour et permettra de formuler des propositions.

Je le répète, le sujet est préoccupant. Les distributeurs font face à un problème qui est à la fois technique et juridique. S'il y a bien un rapport que je souhaite conserver dans ce texte, c'est celui-là.

C'est pourquoi la commission demande le retrait de ces amendements identiques, faute de quoi elle émettrait un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Mesdames, messieurs les sénateurs, compte tenu de vos préoccupations, je viens de saisir les inspections générales, avec la ministre du logement, pour obtenir un rapport sur cette question, qui pourra vous être communiqué. Je puis d'ailleurs vous donner communication de cette saisine.

Je demande donc le retrait de ces amendements identiques.

M. le président. Monsieur Requier, l'amendement n° 379 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Requier. Je me permets d'insister : on ne peut pas se contenter de quinze pages sur l'historique des colonnes montantes ! Combien de rapports remis au conseil général du Lot se contentent de considérations sur le climat et la géographie de la région Midi-Pyrénées ! *A contrario*, il nous faut des propositions pratiques et applicables.

Cela étant, je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 379 rectifié est retiré.

Madame Billon, l'amendement n° 473 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Annick Billon. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 473 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 8 *ter*.

(L'article 8 ter est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Mesdames, messieurs les sénateurs, vous avez achevé l'examen du titre II, élément clef de la loi de transition énergétique pour la croissance verte. En effet, c'est tout le secteur du bâtiment – il consomme 40 % de l'énergie – qui est concerné par les économies d'énergie.

La Haute Assemblée a réalisé un travail exceptionnel, au sein de la commission comme dans l'hémicycle. Nous avons amélioré les textes. Nos concitoyens attendent avec impatience ces dispositions pour commencer leurs travaux. S'ajoutent les financements parallèles, qui accompagnent le projet de loi de transition énergétique. C'est un signal fort pour les entreprises de la filière du bâtiment, pour les artisans, pour les petites et moyennes entreprises et pour les grandes entreprises, qui se placent sur ce secteur crucial de la rénovation énergétique.

Grâce aux travaux de la Haute Assemblée, elles pourront investir et croire en leur avenir, se saisir de moyens réels et profiter d'une visibilité économique pour engager des travaux, nouer des partenariats dans les territoires, recruter et former. En effet, un effort considérable de formation professionnelle est nécessaire, pour que ces entreprises soient à la hauteur des attentes des citoyens, qui souhaitent une baisse de leurs factures grâce aux travaux d'économies d'énergie.

Tel est le ressort de la croissance verte. Tout en économisant l'énergie, elle crée de l'activité et des emplois, dans un secteur qui aujourd'hui souffre économiquement et qui trouve là une nouvelle bouffée d'oxygène. Mesdames, messieurs les sénateurs, tout cela se fait grâce aux travaux de la Haute Assemblée, et le Gouvernement tient à vous en remercier tout particulièrement. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur les travées du RDSE.)*

M. le président. Mes chers collègues, avant d'entamer l'examen du titre III du projet de loi, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

3

COMMUNICATION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. Par lettre en date de ce jour, M. le président du Conseil constitutionnel a communiqué à M. le président du Sénat le texte d'une décision rendue le 13 février 2015, par laquelle le Conseil constitutionnel a rejeté une requête concernant les opérations électorales auxquelles il a été procédé le 28 septembre 2014 pour l'élection des sénateurs représentant les Français établis hors de France.

Acte est donné de cette communication.

4

DÉCISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL RELATIVE À UNE QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITÉ

M. le président. Le Conseil constitutionnel a communiqué au Sénat, par courrier en date du vendredi 13 février 2015, une décision du Conseil relative à une question prioritaire de constitutionnalité portant sur les conditions de prise de possession d'un bien ayant fait l'objet d'une expropriation pour cause d'utilité publique (II, n° 2014-451 QPC).

Acte est donné de cette communication.

5

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif à la transition énergétique pour la croissance verte.

La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Madame la ministre, mes chers collègues, permettez-moi de m'exprimer avant la discussion du titre III du projet de loi, dont l'examen a été délégué au fond à la commission du développement durable.

Ce titre relatif aux transports propres présente une grande importance, puisque les déplacements sont à l'origine dans notre pays de 35 % de la consommation d'énergie et de 27 % de la production de gaz à effet de serre.

Je me réjouis que la Haute Assemblée ait décidé, sur l'initiative de son président, que le projet de loi serait examiné au fond par la commission des affaires économiques et par la commission du développement durable.

L'option consistant à le porter devant une commission spéciale, que l'Assemblée nationale a choisie, aurait posé quelques problèmes dans notre assemblée, dans la mesure où, aux termes du règlement du Sénat, les commissions

spéciales comportent trente-sept membres. Aussi, certains membres des deux commissions intéressés par des aspects de la transition énergétique n'auraient pas pu participer aux travaux relatifs à ce projet de loi. La solution choisie par le Sénat a permis aux membres des deux commissions de participer pleinement à l'examen de celui-ci.

Quatre-vingt-trois articles, soit à peu près la moitié du projet de loi, ont été délégués au fond à la commission du développement durable. Ces articles traitent de sujets importants : les déplacements, dont nous commencerons de débattre dans quelques instants, mais aussi l'économie circulaire et le problème particulier des déchets, qui font l'objet du titre IV, ainsi que les questions liées aux énergies renouvelables, aux territoires et à la gouvernance.

En vérité, comme M. le président du Sénat l'a souligné, ce projet de loi a été co-écrit par les deux commissions !

Je tiens à saluer le travail considérable accompli par notre collègue Louis Nègre, rapporteur pour avis. Celui-ci a procédé à l'audition de plus de cent quatre-vingts personnes, pendant cinquante-cinq heures, et organisé plusieurs tables rondes, dont l'une, consacrée à la pollution liée aux moteurs diesel, va connaître des suites.

En effet, nous avons décidé de mettre en place un groupe d'experts et de scientifiques chargé de mesurer la réalité de la pollution causée par les nouveaux moteurs diesel : nous savons que les anciens moteurs ont des conséquences très graves sur la santé et sur l'environnement, mais nous ne disposons pas encore de données totalement fiables en ce qui concerne les nouveaux.

M. Charles Revet. Très bonne initiative !

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. Les travaux que M. Nègre a menés ont été guidés par le pragmatisme, le sens de l'intérêt général et le sens des responsabilités.

Ces qualités, du reste, l'ensemble des membres de notre commission en a fait preuve ; M. Jean-Jacques Filleul, qui est en quelque sorte le chef de file du groupe socialiste au sein de la commission, peut en témoigner. À la faveur de cet état d'esprit, de nombreux amendements ont été adoptés à l'unanimité, dont plusieurs ne venaient pas de la majorité sénatoriale, ce dont je me félicite.

Ainsi, nous avons confirmé celles des orientations définies par l'Assemblée nationale qui nous ont paru bonnes. En particulier, nous avons entériné la définition large du véhicule propre, car il nous a semblé pertinent de ne pas favoriser une motorisation ou un type d'énergie en particulier. Nous avons également maintenu l'indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail à vélo, qui avait été inscrite dans le projet de loi par les députés.

Nous avons aussi introduit dans le projet de loi des dispositions nouvelles. Par exemple, à l'article 13, nous avons proposé un dispositif d'identification des véhicules propres que le Gouvernement a peu après repris à son compte, ce qui est très bien. Par ailleurs, nous avons fait évoluer la définition du covoiturage et prévu l'élaboration sur l'ensemble du territoire de schémas de développement du covoiturage.

Enfin, lorsque la nécessité s'en faisait sentir, nous avons allégé des dispositifs qui nous paraissaient quelque peu contraignants ; la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation sera certainement très sensible à ce travail. (*M. Philippe Mouiller acquiesce.*)

Nous avons notamment supprimé l'obligation pour les entreprises les moins importantes de définir des plans de mobilité, l'incitation nous paraissant préférable; nous avons maintenu cette obligation uniquement pour les entreprises de plus de deux cent cinquante salariés situées en zone couverte par un plan de protection de l'atmosphère.

Nous avons également supprimé l'écodiagnostic, la création d'un volet environnemental au sein du diagnostic technique nous paraissant suffisante.

Enfin, nous avons supprimé la limitation de durée dans les zones de circulation restreinte, l'expérience ayant montré que cette limitation avait sans doute empêché le succès des zones d'action prioritaire pour l'air, les ZAPA.

Telles sont, madame la ministre, mes chers collègues, les observations que je souhaitais présenter avant le début de l'examen du titre III du projet de loi.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Je tiens à souligner à mon tour l'importance des dispositions que nous nous apprêtons à examiner et le caractère tout à fait remarquable des travaux menés par la commission du développement durable.

Les questions que nous allons aborder ne sont pas simples, parce qu'elles sont à la fois nationales, européennes et mondiales.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous rappelle que les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, puisqu'ils représentent 30 % du total des émissions; cet enjeu global, décisif pour la lutte contre le réchauffement climatique et contre l'asphyxie des villes au niveau mondial, sera au cœur de la conférence de Paris sur le climat.

Ce secteur soulève un problème majeur, mais il offre aussi des potentialités de développement économique et industriel; or la France est en bonne position pour en bénéficier, à condition qu'elle accélère sa transition énergétique et qu'elle investisse dans l'ingénierie des transports propres, ce dont je suis persuadée que nos industriels sont capables; je pense au transport de marchandises comme au transport de personnes, notamment aux voitures électriques et hybrides.

En vérité, nos entreprises ont dans ce domaine un marché mondial à conquérir, car toutes les mégapoles du monde sont confrontées au problème des émissions de gaz à effet de serre. De fait, le transport routier est un contributeur important à la pollution de l'air, puisqu'il est responsable de 15 % des émissions nationales de particules et de 56 % des émissions nationales d'oxyde d'azote.

Ce problème touche non pas seulement à la lutte contre le réchauffement climatique, mais aussi à la santé publique; de ce point de vue, il représente un enjeu majeur, auquel nos concitoyens sont extrêmement sensibles. Et je crois que ceux-ci sont prêts à agir, pour peu que nous fixions un cadre législatif.

Un autre enjeu majeur est la réduction de notre dépendance aux hydrocarbures, au service de notre indépendance énergétique.

Telles sont les principaux aspects des questions très importantes que nous allons commencer de traiter, et au sujet desquelles la commission du développement durable a accompli un travail de grande qualité.

M. le président. Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus au titre III.

TITRE III

Développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé

Chapitre I^{er} A

PRIORITÉ AUX MODES DE TRANSPORT LES MOINS POLLUANTS

Article additionnel avant l'article 9 A

M. le président. L'amendement n° 286 rectifié, présenté par MM. Madec, Filleul et Aubey, Mme Bonnefoy, MM. Camani et Cornano, Mme Herviaux, MM. J. C. Leroy, Madrelle, Miquel, Poher et Roux, Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Avant l'article 9 A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1231-1-14 devient l'article L. 1231-14 ;

2° Le dernier alinéa de l'article L. 1241-1 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le syndicat assure les missions et y développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.

« Le syndicat peut délivrer un label "autopartage" aux véhicules affectés à cette activité. À cet effet, il fixe les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.

« Il peut également organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine, d'autopartage et de location de bicyclettes selon les modalités définies aux articles L. 1231-1, L. 1231-14 et L. 1231-16 sous réserve de l'inexistence de tels services publics et de l'accord des communes et établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels le service est envisagé. Quand de tels services existent, le syndicat est saisi pour avis en cas de développement ou de renouvellement desdits services.

« Le syndicat peut, seul ou conjointement avec des collectivités territoriales ou groupement de collectivités intéressées, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif. »
La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, madame la ministre, permettez-moi, tout d'abord, de rendre hommage en quelques mots à Mme Geneviève Jean, qui n'est plus notre

collègue à la suite d'une décision rendue hier par le Conseil constitutionnel. Mme Jean a accompli au sein de la commission du développement durable un très bon travail. (*M. le président de la commission du développement durable acquiesce.*) Elle était une excellente collègue et nous regrettons qu'elle ne siège plus parmi nous.

J'en viens à la présentation de l'amendement n° 286 rectifié. Le service Vélib' a été mis en place par la Ville de Paris en 1997. La loi, en alignant le régime du Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, sur celui des autres autorités organisatrices de transport, a privé Paris de sa compétence à l'égard de ce service. Or le STIF n'est pas aujourd'hui en mesure de gérer cette activité.

Intervenant en février 2017, le renouvellement du contrat Vélib' doit être préparé dès à présent. Il y a donc urgence : en l'état actuel du droit, la ville n'est pas compétente pour renouveler le contrat, et le STIF n'est pas en mesure de le faire. Nous risquons donc de voir le service Vélib' s'interrompre.

Quant au service Autolib', il a été mis en place par la Ville de Paris, en association avec d'autres collectivités franciliennes. Un syndicat mixte a été créé pour en assurer la gestion. C'est donc ce syndicat, Autolib' Métropole, qui gère le service ; le STIF est dans l'incapacité de s'y substituer.

Pour remédier à ces difficultés, cet amendement vise à rendre les compétences Vélib' et Autolib' à la Ville de Paris. Sa rédaction est équilibrée et apporte les garanties suivantes : le STIF peut créer de nouveaux services lorsqu'il n'en existe pas ; il est saisi pour avis en cas de développement ou de renouvellement des services existants.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. La commission avait émis un avis défavorable sur cet amendement, suivant en cela un certain nombre de remarques formulées par mes soins.

Ma préoccupation était tout simplement d'assurer une coordination avec la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « MAPTAM ». Il fallait être cohérents avec ce que nous venions de voter !

Cela étant, des remarques m'ont été adressées et, surtout, des éléments ont été portés à ma connaissance après la réunion de la commission. Aujourd'hui, il apparaît donc, non seulement que le STIF n'est, en apparence, pas demandeur, mais en plus qu'il n'aurait pas les moyens de le faire, le tout avec des délais extrêmement courts de renouvellement. Nous courrons donc le risque d'une interruption du fonctionnement des services de Vélib' et d'Autolib' sur Paris.

C'est évidemment un risque que nous ne pouvons prendre, au regard du bon fonctionnement de ces services. Par conséquent, si un consensus se dégage sur la question, et compte tenu des arguments portés à ma connaissance, je suis prêt, à titre personnel, à m'en remettre à la sagesse du Sénat.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Pour employer un terme pudique, des « discussions » ont manifestement lieu entre la ville de Paris et la région d'Île-de-France. Je ne crois pas qu'il incombe au Gouvernement de gérer les relations entre ces

deux collectivités. Celles-ci doivent discuter entre elles, passer des conventions ou des partenariats, mais ce n'est certainement pas à la loi de choisir entre les deux !

Je m'en remets donc, moi aussi, à la sagesse du Sénat.

M. le président. La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour explication de vote.

Mme Chantal Jouanno. Effectivement, les discussions entre la Ville de Paris et la région ne sont pas toujours très simples, comme en témoignent, d'ailleurs, les réactions suscitées par le plan de lutte contre la pollution de la mairie.

J'entends bien, compte tenu de la difficulté rencontrée en ce qui concerne le renouvellement des concessions, que l'on risque de bloquer le système en maintenant les dispositions existantes. Toutefois, je suis franchement très hostile à l'idée de prolonger l'existence de deux syndicats séparés : le STIF, d'un côté, et un syndicat mixte gérant spécifiquement Vélib' et Autolib', de l'autre.

L'avenir, en effet, est à la multimodalité. L'avenir, c'est précisément de nous permettre d'avoir accès, grâce à la même carte, non seulement aux métros, au réseau express régional – le RER – et aux bus, mais aussi à Autolib', à Vélib' et à tous les autres services de transport !

Si, par la loi, nous maintenons une distinction entre les services offerts par le STIF et les services Autolib' et Vélib', nous interdisons, freinons ou pénalisons cette évolution. Le vrai sujet est plutôt, aujourd'hui, de savoir comment développer un dispositif Autolib' et Vélib' à l'échelle du STIF.

Sans doute faut-il trouver, dans ce projet de loi, des solutions temporaires pour permettre un renouvellement du service sans interruption, mais cela ne doit pas interdire que ces services soient réintégrés, à l'avenir, dans le STIF.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. Il y a évidemment une urgence à laquelle il faut faire face, et je remercie M. le rapporteur pour avis de l'avoir bien comprise. Par ailleurs, il est aussi clairement établi que la Ville de Paris, une fois la métropole créée, étudiera la possibilité de prendre elle-même en charge le service Vélib'.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 286 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 9 A.

Article 9 A **(Non modifié)**

Afin de réduire les impacts environnementaux de l'approvisionnement des villes en marchandises, des expérimentations sont soutenues et valorisées pour créer des espaces logistiques et pour favoriser l'utilisation du transport ferroviaire ou guidé, du transport fluvial et des véhicules routiers non polluants pour le transport des marchandises jusqu'au lieu de la livraison finale.

M. le président. L'amendement n° 370 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier, est ainsi libellé :

I. - Au début de cet article, insérer les mots :

À titre expérimental pour une durée de quatre ans à compter de la promulgation de la présente loi, renouvelable une fois,

II. - Remplacer les mots :

des expérimentations sont soutenues et valorisées

par les mots :

une collectivité territoriale peut mettre en œuvre des expérimentations

III. - Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement vise à préciser la rédaction de l'article 9 A, qui prévoit, dans le cadre des transports de marchandises, la mise en place d'expérimentations pour créer des espaces logistiques ou favoriser des modes de transport de substitution aux transports routiers, ferroviaires ou fluviaux, et cela afin de réduire les pollutions atmosphériques.

En effet, la rédaction actuelle nous paraît trop abstraite.

Il convient de préciser qu'il revient aux collectivités territoriales qui le souhaitent de mettre en place des expérimentations de logistique urbaine non polluante, au sens large – espaces logistiques à l'entrée des villes, développement des transports autres que routiers –, dans le cadre du « dernier kilomètre de livraison ». Ce dernier, essentiellement routier, demeure le parcours le plus polluant, à l'origine de 20 % des émissions de dioxyde de carbone et de 30 % des émissions d'oxydes d'azote. Il est également le plus coûteux, représentant environ 20 % du coût total de la chaîne.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Vous parlez d'or, monsieur Requier ! Le dernier kilomètre en zone urbaine est effectivement le plus polluant, et les chiffres que vous venez de citer sont parfaitement exacts, mais aussi préoccupants.

Toutefois, votre amendement tend à prévoir que les collectivités territoriales peuvent mettre en place des expérimentations dans ce domaine, ce qui, je vous rassure, est déjà possible.

D'ailleurs, de nombreuses collectivités sont déjà engagées dans des actions volontaristes en matière d'aires de logistique urbaine et de desserrement logistique. À Paris, par exemple, une charte en faveur d'une logistique urbaine durable a été adoptée en septembre 2013 ; elle a permis de créer ces fameux espaces logistiques que nous appelons tous de nos vœux.

L'adoption de cet amendement n'apporterait donc rien de nouveau et viendrait juste soutenir – moralement, dirai-je – l'action menée par les collectivités locales. Dans la mesure où il est en grande partie satisfait par les dispositions actuellement existantes, la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je trouve moi aussi l'idée très bonne, car le dernier kilomètre est effectivement le plus polluant et le plus problématique. À ce titre, certaines innovations technologiques très intéressantes méritent

d'être signalées. Je pense par exemple à l'embarquement, sur les camions, d'un petit véhicule électrique qui effectuera les livraisons sur le dernier kilomètre. Sur ce sujet très important, l'évolution technologique est vraiment formidable.

Les dispositions de l'amendement soulèvent toutefois une difficulté, dans la mesure où elles prévoient la publication d'un décret d'application. Paradoxalement, les expérimentations, qui sont aujourd'hui possibles, même sans dispositions incluses dans ce projet de loi, seront donc rendues beaucoup plus complexes par l'obligation faite au ministre de rédiger un décret d'application pour encadrer la démarche, laquelle, en définitive, est assez libre à l'heure actuelle.

Je serai donc favorable à cet amendement si son III, qui exige ce décret, est supprimé. Ainsi, nous donnerions une simple indication, permettant d'insister sur l'importance de ce sujet, sans soumettre les expérimentations à des contraintes réglementaires qui, aujourd'hui, n'existent pas.

M. le président. Monsieur Requier, acceptez-vous de rectifier l'amendement n° 370 rectifié dans le sens suggéré par Mme la ministre ?

M. Jean-Claude Requier. Je n'y vois pas d'inconvénient, monsieur le président.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 370 rectifié *bis*, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier, et ainsi libellé :

I. - Au début de cet article, insérer les mots :

À titre expérimental pour une durée de quatre ans à compter de la promulgation de la présente loi, renouvelable une fois,

II. - Remplacer les mots :

des expérimentations sont soutenues et valorisées

par les mots :

une collectivité territoriale peut mettre en œuvre des expérimentations

La parole est à M. Hervé Poher, pour explication de vote.

M. Hervé Poher. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire remarquer, les syndicats et les regroupements de communes ne figurent pas parmi les collectivités territoriales. Or de nombreux syndicats interviennent dans le domaine du transport. Il faut donc absolument conserver l'ancien libellé !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 370 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 9 A.

(L'article 9 A est adopté.)

Article 9 B

- ① Le développement et le déploiement des transports en commun à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques constituent une priorité tant au regard des exigences de la transition énergétique que de la nécessité d'améliorer le maillage et l'accessibilité des territoires.

- ② En zone périurbaine notamment, la politique nationale des transports encourage le développement d'offres de transport sobres et peu polluantes, lutte contre l'étalement urbain et tient compte du développement du télétravail.
- ③ Le développement de véhicules sobres ayant, sur leur cycle de vie, un très faible niveau d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, est un enjeu prioritaire de la politique industrielle nationale et est encouragé notamment par des facilités de circulation et de stationnement, par l'évolution du bonus-malus et en faisant de l'objectif national de 2 litres aux 100 kilomètres la norme de référence.
- ④ Pour le transport des personnes, l'État encourage le report modal du transport routier par véhicule individuel vers le transport ferroviaire, les transports collectifs routiers et les transports non motorisés.
- ⑤ Pour le transport des marchandises, l'État accorde, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements de développement du ferroviaire, des voies d'eau et des infrastructures portuaires. Il soutient le développement des trafics de fret fluvial et ferroviaire, encourageant ainsi le report modal nécessaire pour réduire le trafic routier.

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier, sur l'article.

Mme Évelyne Didier. Le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et, dans son titre III, propose plus particulièrement des mesures à mettre en œuvre dans le secteur des transports.

À côté des dispositions qu'il contient, nous estimons nécessaire, pour développer la mobilité durable sur l'ensemble du territoire, de renforcer les actions de l'État en direction des transports collectifs, notamment parce que le transport de personne par voie ferrée, ainsi que le fret ferroviaire ou fluvial pour les marchandises, a le plus faible bilan carbone.

En ce sens, je voudrais évoquer une première contradiction entre le projet de loi dont nous débattons ici et le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dit « Macron », discuté en ce moment même à l'Assemblée nationale. En effet, ce dernier texte, dans son article 2, prévoit que « les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national peuvent assurer des services réguliers non urbains ».

Confrontée au présent projet de loi, cette disposition soulève selon nous plusieurs interrogations. D'une part, la question se pose de la concurrence entre ces nouvelles lignes et les trains régionaux, pour lesquels les régions ont beaucoup investi. D'autre part, il paraît assez douteux que ces autocars supplémentaires sur nos routes soient des véhicules propres.

Pour apporter une réponse sur ce dernier point, le ministre de l'économie a indiqué que « depuis le 1^{er} janvier dernier, tout autocar neuf commercialisé en France ou en Europe doit respecter la norme Euro 6, qui impose une réduction supplémentaire des valeurs limites de 80 % pour les oxydes d'azote, de 50 % pour les particules et de plus de 70 % pour les hydrocarbures ». Toutefois, aujourd'hui, rien ne nous garantit que ces véhicules-là seront ceux qui emprunteront nos routes !

Enfin, la libéralisation et l'instauration de lignes privées ne régleront assurément pas la question du manque de desserte de certains territoires. Les entreprises, comme d'habitude, ne s'occuperont que des secteurs rentables.

Pour conclure, je souhaiterais évoquer une seconde contradiction : alors que la réussite de la transition énergétique exige de rompre avec les politiques d'austérité, l'examen de la dernière loi de finances nous a permis de constater, une fois encore, une réduction des moyens financiers. Les projections budgétaires pour les années 2016 et 2017 confirment, hélas, ce désengagement budgétaire.

Les financements existent pour promouvoir le développement de modes de transports plus propres et pour augmenter le maillage du territoire. Néanmoins, de nouveau, les choix retenus remettent en cause ces objectifs.

Je pense à l'abandon de l'écotaxe ou à la privatisation des concessions d'autoroutes, qui a privé l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, à peine créée, de ressources significatives et pérennes : seulement 4 milliards d'euros lui sont revenus après la vente. J'espère que nous aboutirons, dans le cadre du groupe de travail mis en place par Matignon, à une solution permettant de mettre un terme à la rente autoroutière et de rétablir l'équilibre en faveur des usagers et des politiques publiques de développement de transports collectifs.

Je tenais à évoquer ces deux points, car ce texte n'est pas isolé d'autres décisions ou d'autres projets de loi. Il ne faudrait pas que la transition énergétique et la croissance verte s'arrêtent sur le seuil du ministère de l'économie et des finances !

M. Jean Desessard. Jolie formule !

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. J'ai écouté avec attention l'intervention de notre collègue Évelyne Didier, et je me dois de lui dire que je ne partage pas du tout ses opinions,...

Mme Évelyne Didier. Cela ne m'étonne pas !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. ... en particulier s'agissant de son souhait de renoncer à l'ouverture à la concurrence. Voilà des années que je défends au Sénat, avec beaucoup de constance, cette ouverture et, enfin, l'esprit vient !

Bien entendu, je ne me situe pas sur des positions extrêmes. Je suis un homme pragmatique et un maire de terrain. Ce que je veux, c'est que cela fonctionne ! Or, en l'occurrence, nous constatons actuellement une baisse de qualité des services de la SNCF, qui se révèle catastrophique pour les usagers.

M. Charles Revet. C'est la même chose pour le fret !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Chaque jour, des remarques me sont transmises sur le sujet. Chaque jour, des personnes se plaignent. Honnêtement, comme je l'ai déjà dit, je souhaite sauver le soldat SNCF, mais c'est à la condition qu'il atteigne un niveau de qualité et de service nous permettant de le défendre !

M. Charles Revet. Qu'il fasse les efforts nécessaires, et ils sont nombreux !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Au regard de ce qui se passe en Allemagne, une ouverture limitée et maîtrisée à la concurrence permettrait

d'améliorer les services rendus aux usagers, c'est-à-dire à nos concitoyens. Il me semble qu'il s'agit là de l'objectif numéro un, celui que nous devons tous viser !

Bien évidemment, cette ouverture doit se faire, je le rappelle régulièrement, « les yeux ouverts » ; il n'est pas question de faire tout et n'importe quoi. Toutefois, là où le service est aujourd'hui inexistant, les autocars offriront à quantité de personnes la possibilité de se déplacer, comme cela se fait en Allemagne et en Angleterre. Si nos services ferroviaires sont de qualité, ils n'ont rien à craindre et ils résisteront à tout. (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe CRC.*)

M. le président. L'amendement n° 861 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano et Antiste, Mme Claireaux, MM. Desplan, J. Gillot, Karam, S. Larcher, Mohamed Soilihi, Patient et Vergoz et Mme Jourda, est ainsi libellé :

Alinéa 2

1° Après le mot :

périurbaine

insérer les mots :

et insulaire

2° Après les mots :

et peu polluantes

insérer les mots :

encourage le report modal,

La parole est à M. Jacques Cornano.

M. Jacques Cornano. Cet amendement a pour objet que la politique de transport encourage le report modal sur tout le territoire, métropolitain et ultramarin, afin de garantir le droit de chacun à la mobilité ; cela va sans dire, mais cela va mieux en le disant.

Il est vrai que l'emploi du terme « notamment » laisse supposer que l'inventaire de ces zones n'est pas exhaustif. Il me paraît cependant préférable, comme c'est le cas pour les zones périurbaines, d'adresser un signal fort à nos compatriotes vivant dans des zones insulaires, en métropole et outre-mer, où la question du transport tient une place particulière.

En Guadeloupe – il s'agit d'un archipel –, les habitants des îles du Sud – la Désirade, Terre-de-Haut, Terre-de-Bas et Marie-Galante – venant de France métropolitaine doivent prendre l'avion jusqu'à Pointe-à-Pitre, puis le bateau pour rejoindre leur domicile. La navette n'étant pas assurée en continu, il leur faut parfois attendre plusieurs heures, voire une nuit, avant de pouvoir effectuer leur voyage, si la météo est clémente. La double insularité conduit ainsi à une véritable inégalité en matière de mobilité.

Se pose en parallèle la question de l'organisation du transport maritime, lequel, en dépit d'une offre de transport en surcapacité, souffre d'un déficit de structuration.

Mes chers collègues, je profite également de la présentation de cet amendement pour plaider une autre cause : une étude de la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement, la DEAL, de la Guadeloupe, portant sur la viabilité et le coût économique et environnemental comparé d'une solution maritime de substitution à la route entre

Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, démontre que des potentiels de report immédiat existent, notamment pour les filières des granulats et des déchets.

La solution maritime, outre sa compétitivité économique, induirait des gains environnementaux incomparables. Une telle solution répond aux engagements environnementaux de la France. Il s'agira d'acter une diminution des émissions polluantes et de favoriser l'allègement du trafic routier.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Nous comprenons bien la démarche de notre collègue, qui craint une approche purement hexagonale de ces problèmes.

Je tiens à le rassurer : les deux précisions qu'il souhaite apporter sont déjà satisfaites. Cet article concerne l'ensemble du territoire français, métropolitain et ultramarin. Par ailleurs, le report modal qu'il appelle de ses vœux figure bien à l'alinéa 4.

La commission demande donc le retrait de cet amendement, faute de quoi elle émettrait un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. S'il partage sur le fond le raisonnement de votre rapporteur, le Gouvernement va cependant émettre un avis favorable sur cet amendement. Je crois en effet important de faire passer sans cesse le message que nous n'oublions pas les insularités. Du reste, la question des petites îles sera au centre de la vingt et unième Conférence des parties de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, dite « COP 21 », à Paris.

J'ai eu l'occasion de réunir, hier, l'ensemble des élus ultramarins sur la question de la biodiversité : quelque 80 % de la biodiversité française se trouvant hors de l'Hexagone, la lutte contre les pollutions par le transport constitue donc un élément clef de la protection de la biodiversité des outre-mer.

Tout en partageant l'avis du rapporteur sur le fond, le Gouvernement émet donc un avis favorable sur cet amendement.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Mazette ! (*Sourires.*)

Mme Ségolène Royal, ministre. Les équilibres sont subtils !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 861 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*)

M. Jean Desessard. Bravo, monsieur Cornano !

M. le président. L'amendement n° 204 rectifié *quater*, présenté par MM. Pointereau, Mouiller, Guéné et Lefèvre, Mme Cayeux, MM. Perrin et Raison, Mme Lamure, MM. B. Fournier et Trillard, Mme Troendlé, MM. Vogel, Houel et Pinton, Mme Gatel et MM. Cornu, Vaspert, Mayet, Doligé et Dallier, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Supprimer les mots :

par des facilités de circulation et de stationnement,

La parole est à M. Philippe Mouiller.

M. Philippe Mouiller. L'article 9 B vise à promouvoir les transports les moins polluants : l'alinéa 1 pose le caractère prioritaire du développement et du déploiement des transports en commun à faibles émissions de gaz à effet de serre ; l'alinéa 3 précise quant à lui que le développement de véhicules sobres et peu polluants est encouragé, « notamment », par des facilités de circulation et de stationnement.

Le caractère prioritaire du développement et du déploiement de transport est donc parfaitement déclamatoire. L'encouragement au développement de véhicules sobres par des facilités de circulation et de stationnement est énoncé dans des termes imprécis, mais impératifs pour l'autorité en charge de la police de la circulation. Le même objectif est abordé de façon plus pragmatique et respectueuse de la compétence locale à l'alinéa 23 de l'article 9.

De plus, mettre en place des facilités de circulation semble extrêmement compliqué pour un certain nombre de collectivités territoriales. C'est pourquoi il nous semble souhaitable de supprimer l'exigence de mise en œuvre de « facilités de circulation et de stationnement », qui sont destinées à encourager le développement de véhicules sobres mentionné à l'alinéa 3.

Les collectivités territoriales qui souhaiteraient recourir à ce type de dispositif pourront toujours le faire sur le fondement des dispositions prévues à l'alinéa 23 de l'article 9.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Cher collègue, je me permets de vous renvoyer aux termes de l'alinéa 3 de l'article 9 B : « Le développement de véhicules sobres ayant, sur leur cycle de vie, un très faible niveau d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, est un enjeu prioritaire de la politique industrielle nationale – je pense que nous pouvons tous être d'accord avec cette vision consistant à défendre l'industrie française – et est encouragé notamment par des facilités de circulation et de stationnement [...] ».

Il s'agit donc d'encourager une politique industrielle nationale dans le domaine des véhicules sobres et peu polluants, où la France dispose d'un constructeur qui est *leader* mondial – Renault, pour ne pas le citer... Les termes « encouragé notamment par des facilités de circulation et de stationnement » n'ont rien d'impératif ni d'impérieux et n'obligent personne à faire quoi que ce soit !

Cependant, si l'on souhaite soutenir cette politique industrielle nationale, libre au maire que je suis, aux maires que vous êtes, mes chers collègues, de créer les facilités en question. En l'espèce, nous ne portons atteinte à l'autorité ou aux pouvoirs de personne. Il s'agit simplement de permettre aux élus qui le souhaitent de soutenir le pays.

La commission demande donc le retrait de cet amendement.

M. Jean Desessard. Cela ressemble fort à une « facilité de retrait » ! (*Sourires.*)

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je partage l'avis de M. le rapporteur pour avis : supprimer ces facilités, qui sont un élément clef du choix des consommateurs, serait une erreur.

Les facilités de circulation et de stationnement des véhicules propres sont l'un des dispositifs incitatifs que nous cherchons à mettre en place, avec le bonus écologique.

En effet, la question de l'asphyxie des villes constitue un problème essentiel de santé publique. Du reste, de telles dispositions existent déjà dans la plupart des grandes villes qui offrent le stationnement gratuit aux véhicules électriques.

Ces dispositions confortent les initiatives déjà prises par certaines agglomérations et encouragent les autres à suivre leur exemple. Il s'agit de l'un des éléments clefs de ce projet de loi, qui permet aux collectivités territoriales de compléter, par leur action, les incitations financières de l'État en faveur de l'achat de véhicules propres.

Je vous demande donc, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer votre amendement.

M. Jean Desessard. Cet amendement est à ranger... au parking ! (*Sourires.*)

M. le président. Monsieur Mouiller, l'amendement n° 204 rectifié *quater* est-il maintenu ?

M. Philippe Mouiller. J'entends bien les arguments de M. le rapporteur pour avis et de Mme la ministre. Je ne voudrais surtout pas opposer le risque d'accumulation de normes et la volonté de soutenir une industrie nationale ou de valoriser les véhicules propres. Il faut remettre le débat en perspective, me semble-t-il : au travers de cet amendement, il s'agissait surtout pour moi d'évoquer des problématiques potentielles.

Le message étant passé, je retire tout naturellement cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 204 rectifié *quater* est retiré.

L'amendement n° 687, présenté par M. Bouvard, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette disposition est appliquée par priorité dans le périmètre du territoire concerné par la convention sur la protection des Alpes, signée à Salzbourg le 7 novembre 1991.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 268, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Il veille, par des péages adaptés, à répartir de manière équilibrée les flux de circulation entre les différentes traversées routières alpines.

La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Mes chers collègues, je présente cet amendement à titre personnel.

Le massif alpin est aujourd'hui traversé par un certain nombre de voies routières, notamment le tunnel du Mont-Blanc, le tunnel du Fréjus et le tunnel de Ventimille.

Chaque année, quelque 40 millions de tonnes de marchandises transitent, tous modes de transport confondus, à travers ces passages s'étendant du lac Léman à la Méditerranée, et quelque 85 % des flux de fret entre la France et l'Italie sont routiers.

Les enjeux pour l'environnement sont essentiels : le flux massif de poids lourds dans les vallées alpines emporte de graves conséquences en termes de pollution sur le littoral méditerranéen, qui est fréquenté par plus de

600 000 véhicules poids lourds. En effet, plus de la moitié des véhicules qui traversent les Alpes passent sur la Côte d'Azur, notamment par l'autoroute A8.

La croissance des tonnages s'amplifie chaque année. Les chiffres de 2011 sont éloquentes : 2,7 millions de poids lourds ont traversé les Alpes françaises, pour moitié par le passage de Ventimille, ce qui représente quelque 7 400 camions par jour. Et le trafic routier augmente encore !

Madame la ministre, cet amendement vise à poser le principe selon lequel les tarifs des péages de ces différents axes routiers ne doivent pas entraîner un déséquilibre des flux routiers entre les différents passages. Les tarifs de l'A8, par exemple, sur le littoral méditerranéen, sont considérablement moins élevés que ceux des autres passages alpins. En conséquence, les flux sont orientés de manière excessive vers certaines zones plutôt que vers d'autres.

Cet amendement tend donc à rééquilibrer le trafic, pour des raisons tant de sécurité que de santé publique dans les zones concernées.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. La commission s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Si je soutiens l'objectif visé par l'auteur de cet amendement, je me dois de souligner qu'il est difficile de légiférer sur une question particulière dans un texte de portée générale, quand bien même cette question serait extrêmement sensible – c'est le cas des problèmes de flux routiers que vous avez décrits.

Les tunnels transfrontaliers franco-italiens – tunnel du Mont-Blanc, tunnel du Fréjus – font l'objet de péages, fixés dans le cadre de conventions internationales. Le passage par Vintimille ne fait pas l'objet de péage et les autres traversées alpines – col du Mont-Cenis, col de Montgenèvre – font l'objet de restrictions de circulation pour les plus gros poids lourds, pour des raisons de sécurité liées au relief. Il est donc difficile de mettre en synergie tous ces éléments.

Une baisse des tarifs des péages du tunnel du Mont-Blanc et du tunnel du Fréjus visant à renforcer leur attractivité par rapport à Vintimille ne permettrait pas de couvrir les coûts d'infrastructure. En effet, le rôle du péage est non pas seulement de gérer les flux de circulation, mais aussi de couvrir les coûts d'infrastructure.

Par ailleurs, les vallées de l'Arve et de la Maurienne connaissent déjà des épisodes de pollution, qui conduisent à réguler la circulation des poids lourds à certaines occasions.

Par conséquent, il est vrai que le problème existe ; nous devons vraiment mettre le dossier à plat. Pour autant, je vous invite à retirer votre amendement, monsieur le sénateur, parce que, je le répète, il est quelque peu difficile, dans une loi de portée générale, de traiter un sujet qui concerne une partie seulement du territoire national, même s'il soulève bien des problèmes, que vous avez à juste titre soulignés.

En tout cas, je crois qu'il est de la responsabilité du ministère d'accélérer les travaux sur l'ensemble de ces infrastructures, de remettre à plat leur financement et de proposer des recommandations sur la gestion des péages. Tel est l'engagement que je prends envers vous.

Le Gouvernement demande donc le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Nègre, l'amendement n° 268 est-il maintenu ?

M. Louis Nègre. Madame la ministre, vous reconnaissez publiquement qu'il y a un problème et vous souhaitez une remise à plat du dossier. Or tel est bien l'objet de cet amendement, qui vise précisément à dégager une solution !

Je ne pense pas que la bonne solution soit de baisser les tarifs des péages aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Dès lors, deux solutions sont possibles.

Premièrement, on peut renchérir le coût pour les poids lourds qui passent à Vintimille. C'est la solution de facilité. Deuxièmement, et cette mesure me paraît aller davantage dans le sens de la transition énergétique, on peut favoriser le transfert modal vers les autoroutes ferroviaires, auxquelles j'aimerais que le Gouvernement, mais aussi le Sénat, apporte son soutien. À l'heure actuelle, nous en sommes encore loin, puisque le Lyon-Turin ne sera pas achevé avant quelques années, mais les autoroutes maritimes, elles, existent.

Or, dans ce domaine, nous souffrons d'un déficit que je qualifierai de singulier et qui explique pourquoi les poids lourds, qui sont très souvent en transit, traversent la France en partant de Rome pour aller jusqu'en Espagne : nous sommes aujourd'hui incapables de leur fournir des autoroutes maritimes, qui sont théoriquement conçues pour le transfert modal, avec un service au moins équivalent à celui du transport routier.

Madame la ministre, je comprends votre argument selon lequel cet amendement n'aurait pas sa place dans un texte de portée générale. Je vais donc le retirer, mais au bénéfice de votre engagement – dont je vous sais gré – de remettre à plat ce dossier, qui est très important pour la Riviera française. Par ailleurs, il faut envisager de manière beaucoup plus volontariste les autoroutes ferroviaires et maritimes.

Je retire donc mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 268 est retiré.

L'amendement n° 20 rectifié, présenté par MM. Revet, Bizet, Portelli, Trillard et Houel et Mme Hummel, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Lorsque les marchés publics impliquent pour leur réalisation que des opérations de transport de marchandises soient exécutées, la préférence, à égalité de prix ou à équivalence d'offres, se fait au profit des offres qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout mode de transport non polluant.

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Madame la ministre, je ne reviendrai pas sur la discussion précédente, mais il faudrait tout de même, un jour, que les grands services ferroviaires – RFF, la SNCF – et fluviaux, évoqués lors de la discussion générale par Mme Évelyne Didier et par M. le rapporteur pour avis, jouent pleinement leur rôle et se mettent en ordre de bataille pour assurer véritablement leur mission de service public.

En 2008, dans cette maison, j'avais été le rapporteur du projet de loi portant réforme portuaire. Je ne suis pas spécialiste de cette question, mais j'avais mené de très nombreuses auditions, comme l'a fait M. Nègre pour le présent texte. Or

les personnes que j'avais auditionnées préconisaient de développer les moyens d'acheminement, que ce soit le ferroviaire ou le fluvial, indispensables au fonctionnement d'un port, car, actuellement, dans 80 % des cas, l'acheminement se fait par la route.

Je prends un exemple : à lui seul, le trafic du port d'Anvers est supérieur à celui de l'ensemble des grands ports maritimes français, qui sont pourtant mieux placés au nord et au sud. Or les lourdeurs de fonctionnement de nos grands services publics de transport font que les choses ne bougent pas.

Je préconisais de créer une chatière – j'ai découvert ce mot à cette occasion –, afin d'aménager un accès direct de la Seine au grand port maritime du Havre. Le coût de cet ouvrage s'élevait à 50 millions d'euros : une somme qui n'est pas ridicule, certes, mais qui tout de même ne représente pas grand-chose.

Eh bien, le projet n'a pas encore été réalisé, parce qu'il ne correspond pas tout à fait aux intentions à la fois des services de transport fluvial et du grand port maritime, qui en ont lancé un autre, aujourd'hui à peine terminé. Finalement, le développement est entravé, avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur l'emploi. Et il en est de même pour le ferroviaire.

Nous sommes tous d'accord pour affirmer qu'il faut développer le transport collectif, que le développement de nos ports est une priorité – j'insiste sur ce point, parce qu'il y a un enjeu économique énorme, avec des emplois à la clef extrêmement nombreux –, à condition que l'on coordonne l'activité du port et les moyens d'acheminement.

Au travers de cet amendement, je propose donc de développer le ferroviaire et le fluvial dans ce domaine comme dans d'autres, tout en encourageant l'utilisation de moyens de transport plus respectueux de l'environnement.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Mon cher collègue, votre proposition va tout à fait dans le sens d'une prise en compte de la notion d'empreinte écologique, qui sera demain, à mon sens, le nouveau critère discriminant en matière de développement durable.

En effet, afin de déterminer si un produit est propre ou pas, il faudra également prendre en considération les émissions qui ont été créées lors de sa fabrication et de son acheminement, comme vous l'avez indiqué, c'est-à-dire par ses différents déplacements jusqu'à sa destination finale.

En attendant d'avoir cette vision globale de l'empreinte écologique, les dispositions de votre amendement me paraissent pleinement justifiées. Que l'État favorise cette prise en compte dans l'attribution des marchés publics me semble aller dans le bon sens. D'ailleurs, aux termes de l'article 9 A, « afin de réduire les impacts environnementaux de l'approvisionnement des villes en marchandises, des expérimentations sont soutenues et valorisées pour [...] favoriser l'utilisation du transport ferroviaire [et] du transport fluvial ».

L'alinéa 5 de l'article 9 B dispose quant à lui que, « pour le transport des marchandises, l'État accorde, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements de développement du ferroviaire, des voies d'eau et des infrastructures portuaires. »

Comme elle a jugé qu'il s'agissait d'un excellent amendement, la commission a émis un avis favorable.

M. Charles Revet. Merci !

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Pour ma part, je ne vais pas pouvoir soutenir cet amendement, même si j'en comprends tout l'intérêt et la logique.

Tout d'abord, il est déjà possible, lors de la passation de marchés publics, d'intégrer les bilans en termes de carbone des différentes offres en lice.

Ensuite, le risque de contentieux serait très élevé, surtout, compte tenu de la complexité des moyens d'acheminement. En effet, une marchandise pourra être acheminée en partie par la route, en partie par le train, en partie par voie d'eau, et, dès lors que la réalisation des marchés publics, à égalité de prix ou à équivalence d'offres, se ferait au profit des offres qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire ou fluvial, ces marchés pourraient être très facilement contestés.

De fait, il serait très compliqué d'attribuer un marché public si des marchandises venaient de loin et avaient emprunté différents types de transport. Les entreprises qui n'auraient pas été adjudicataires de l'offre de marché public auraient beau jeu de contester les offres d'adjudication en se faisant fortes de montrer qu'elles ont été plus propres que la société retenue.

Néanmoins, monsieur Revet, compte tenu de l'avis favorable de la commission, dont je souhaite tenir compte, je vous suggère de rectifier votre amendement, en remplaçant les mots « se fait au profit des offres » – une formulation qui est tout de même très rigide et qui, je le répète, serait source de contentieux – par les termes « peut se faire au profit des offres ».

Cette rédaction laisserait aux donneurs d'ordre et aux maîtres d'ouvrage la possibilité de se prémunir contre des risques de contentieux qui, à mon sens, seraient inextricables, avec parfois même des actions malveillantes, car les entreprises qui n'auraient pas remporté l'appel d'offres s'appliqueraient à décortiquer la provenance et les filières d'approvisionnement des matériaux – imaginez, par exemple, un marché public portant sur des matériaux de construction –, et ils finiraient bien par trouver un point litigieux pour contester l'attribution du marché public.

Pour ces raisons, je suggère de laisser ouverte la possibilité d'intégrer les différents bilans carbone dans l'attribution des marchés publics, afin qu'une entreprise ne puisse contester un marché public qui aura été attribué sur la base d'un bilan carbone positif.

M. le président. Monsieur Revet, acceptez-vous de rectifier l'amendement n° 20 rectifié dans le sens suggéré par Mme la ministre ?

M. Charles Revet. Tout à fait, monsieur le président.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 20 rectifié *bis*, présenté par MM. Revet, Bizet, Portelli, Trillard et Houél et Mme Hummel, et ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Lorsque les marchés publics impliquent pour leur réalisation que des opérations de transport de marchandises soient exécutées, la préférence, à égalité de prix ou à équivalence d'offres, peut se faire au profit des offres qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout mode de transport non polluant.

Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Il est favorable, monsieur le président.

Madame la ministre, j'en profite pour rebondir sur vos propos. En l'état actuel du droit, les entreprises doivent indiquer les émissions de gaz à effet de serre relatives aux marchandises qu'elles transportent. Or il semblerait que, dans ce domaine, un certain nombre de progrès restent à faire, parce que, si j'en crois ce qui m'est rapporté, on ne sait pas encore très bien mesurer ces émissions de gaz à effet de serre, d'où un certain flou artistique qui régnerait sur les chiffres réels.

Je souhaiterais donc – je soulève volontairement la question ici – que votre ministère se penche sur le sujet, pour savoir ce qu'il en est réellement. En effet, il s'agit d'une obligation imposée aux transporteurs et aux chargeurs, et il n'est pas sûr que les mesures qu'ils réalisent soient exactes.

Pour une meilleure application du droit positif, mais aussi dans l'intérêt général, qui consiste à mieux maîtriser les rejets des gaz à effet de serre, je souhaiterais que vos services examinent cette question.

Mme Ségolène Royal, *ministre*. D'accord !

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Je voterai cet amendement, bien entendu, et je me réjouis que notre collègue Charles Revet mette en avant l'intérêt général...

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Comme d'habitude !

Mme Évelyne Didier. ... se préoccupe des émissions de gaz à effet de serre et défende le report modal pour les transports de fret vers le fluvial et le ferroviaire.

Cela rejoint entièrement la ligne que nous défendons depuis des années et que j'ai exposée dans mon propos liminaire. J'ai d'ailleurs été très étonnée d'entendre M. le rapporteur pour avis répondre à mon intervention en discussion générale ; il me semblait que c'était le rôle de Mme la ministre... Toutefois, bien sûr, M. le rapporteur est tout à fait libre de s'exprimer.

Quoi qu'il en soit, je remercie M. Charles Revet d'avoir déposé cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Madame Didier, nous sommes des élus libres ! Le Sénat est libre ! Vous avez tout à fait le droit de vous exprimer, comme tous les autres sénateurs, quelles que soient leurs convictions.

Simplement, si vous ne vouliez pas entendre de réponse de la part du rapporteur, dans un domaine qui lui est cher, il fallait éviter de poser la question !

Mme Évelyne Didier. Quelle réaction excessive !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 9 B, modifié.

(L'article 9 B est adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quatorze heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures trente, est reprise à quatorze heures trente, sous la présidence de Mme Françoise Cartron.)

PRÉSIDENCE DE MME FRANÇOISE CARTRON vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

6

DEMANDE DE RETOUR À LA PROCÉDURE NORMALE POUR L'EXAMEN D'UN PROJET DE LOI

Mme la présidente. Mes chers collègues, par lettre en date de ce jour, Mme Éliane Assassi, présidente du groupe communiste républicain et citoyen, a demandé que le projet de loi autorisant la ratification de la convention n° 181 de l'Organisation internationale du travail, relative aux agences d'emploi privées, inscrit à l'ordre du jour du jeudi 19 février 2015, soit examiné selon la procédure normale et non selon la procédure simplifiée.

Acte est donné de cette demande.

Dans la discussion générale, le temps attribué aux orateurs des groupes sera d'une heure. Le délai limite pour les inscriptions de parole est fixé au mercredi 18 février, à 17 heures.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

7

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

Mme la présidente. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif à la transition énergétique pour la croissance verte.

Dans la discussion des articles, poursuivant l'examen des dispositions du chapitre I^{er} A, « Priorité aux modes de transport les moins polluants », du titre III, « Développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé », nous abordons un amendement tendant à insérer un article additionnel après l'article 9 B.

Article additionnel après l'article 9 B

Mme la présidente. L'amendement n° 123, présenté par Mme Didier, M. Vergès et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 9 B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La première phrase du sixième alinéa du II de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement est ainsi rédigée :

« Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Le présent projet de loi tend à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique en donnant la priorité aux modes de transport les moins polluants.

À cet égard, rappelons les termes du dernier alinéa de l'article 9 B : « Pour le transport des marchandises, l'État accorde, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements de développement du ferroviaire, des voies d'eau et des infrastructures portuaires. Il soutient le développement des trafics de fret fluvial et ferroviaire, encourageant ainsi le report modal nécessaire pour réduire le trafic routier ». Voilà qui est excellent !

Notre amendement, qui reprend une proposition déjà formulée par notre groupe, s'inscrit dans cette logique puisqu'il s'agit de déclarer d'intérêt général le trafic ferroviaire par wagons isolés. Il nous semble que cela contribuerait notablement à atteindre les objectifs du projet de loi.

D'une part, en effet, le fret ferroviaire, notamment par wagons isolés, présente un avantage environnemental certain. Ainsi, une tonne de marchandises transportée produit deux grammes de CO₂ par train en traction électrique, contre mille grammes par route ou par avion.

D'autre part, le fret ferroviaire joue un rôle économique important et contribue au maillage du territoire. D'ailleurs, lors de la troisième conférence pour la relance du fret ferroviaire, le secrétaire d'État chargé des transports, Alain Vidalies, a demandé à l'ensemble des acteurs de se mobiliser pour la sauvegarde du fret territorial, notamment sur les lignes locales, que l'on appelle aussi les « lignes capillaires ». Dans le communiqué publié à l'issue de cette conférence, on peut lire : « la sauvegarde des lignes capillaires est un enjeu économique fort pour les territoires et certaines filières. C'est aussi une condition indispensable à la relance du fret à l'échelle nationale. » Je ne saurais mieux dire !

En raison des avantages écologiques et économiques représentés par l'activité du fret ferroviaire par wagons isolés, nous vous proposons donc, mes chers collègues, d'adopter cet amendement.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Il n'est pas certain que le dispositif de cet amendement apporte une véritable solution dans la mesure où l'on peut s'interroger sur sa faisabilité juridique. En tant que législateur, nous nous devons, bien sûr, d'être rigoureux dans la confection de la loi. C'est ce qui a conduit la commission à émettre un avis défavorable sur cet amendement.

Pour autant, madame Didier, j'entends bien vos propos. Il me semble d'ailleurs que, sur toutes les travées de cet hémicycle, nous sommes d'accord pour considérer que le fret ferroviaire se porte aujourd'hui encore moins bien hier. Il se porte même très mal !

En 2010, Francis Grignon avait présidé un groupe de travail, dont j'avais eu l'honneur de faire partie, chargé de rédiger un rapport sur les problèmes rencontrés par le fret ferroviaire. Si ma mémoire est bonne, une de nos conclusions était que les difficultés éprouvées par les utilisateurs du fret ferroviaire tenaient non pas tant au prix du service qu'à son manque de fiabilité.

Les entreprises nous l'ont dit : elles savent à peu près quand leur wagon part, mais elles ont des difficultés à suivre son parcours et ignorent quasiment quand il arrive.

Ce manque de fiabilité est une des raisons majeures pour lesquelles des entreprises pourtant désireuses de faire un effort de développement durable renoncent à recourir à ce mode de transport. J'ai lu un jour, dans cet hémicycle même, un courrier qui m'avait été adressé par une entreprise fabriquant des appareils de voies, donc une entreprise ferroviaire par excellence, qui entendait ainsi faire savoir publiquement qu'elle était obligée d'abandonner le fret en France en raison de la qualité du service fourni par la SNCF.

Un problème se pose donc bien concernant le fret ferroviaire. Dans l'article 9 B, nous voulons encourager le « report modal », déclaration de principe qu'énonçait déjà le Grenelle de l'environnement ; malheureusement, sur le terrain, la réalité est tout autre ! C'est éminemment regrettable.

Par ailleurs, madame la ministre, que va-t-il advenir de la subvention versée par l'État pour couvrir une partie des péages appliqués aux entreprises de fret ferroviaire ? Ce dispositif sera-t-il renouvelé ? Dans ce domaine, en effet, les acteurs du ferroviaire ont besoin de visibilité. Or cette visibilité peut aussi contribuer à la survie du fret ferroviaire.

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

Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Nous abordons là un sujet important. Le fret ferroviaire devrait constituer une priorité ; on sait que, dans la réalité, ce n'est pas le cas. L'activité du fret ferroviaire recule, pour bien des raisons, parmi lesquelles, M. le rapporteur pour avis l'a dit, la qualité du service.

Vous connaissez, mesdames, messieurs les sénateurs, mon engagement, partagé par Alain Vidalies, en faveur du développement du fret ferroviaire.

Depuis 2009, cette activité est ouverte à la concurrence. Près d'une vingtaine d'opérateurs privés sont entrés sur le marché ; ils représentent désormais près de 30 % du trafic.

Pour relancer le fret et lever les freins technologiques, réglementaires et organisationnels, nous avons décidé de réunir une conférence périodique des professionnels du fret, en y associant les représentants des salariés, pour mettre en œuvre des mesures concrètes.

Ces acteurs du fret se sont déjà mobilisés pour la mise en place d'une douzaine de mesures et d'actions pragmatiques ; les premiers résultats concrets ont été recensés. Cela m'a conduit, à l'occasion du Conseil national de la transition écologique, et dans le cadre de la feuille de route 2015 de la Conférence environnementale, à présenter des mesures spécifiques de relance du fret ferroviaire. Une somme de 30 millions d'euros, prélevée sur le fonds de financement de la transition énergétique, y sera consacrée, avec une bonification transitoire de l'aide déjà apportée à l'exploitation du transport combiné, laquelle, pour répondre à M. le rapporteur pour avis, sera bien sûr maintenue.

La sauvegarde des lignes capillaires représente un enjeu économique très important pour les territoires et pour certaines filières. Afin d'accompagner les démarches locales visant à maintenir en exploitation ces petites lignes locales, en plus des contributions des acteurs du développement économique territorial, l'État apportera, à travers l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, un financement complémentaire de 30 millions d'euros, dédiés à la rénovation des réseaux capillaires, des voies de raccordement des ports et des plateformes multimodales.

Dès lors, le Gouvernement, qui adopte en la matière une démarche pragmatique, suggère aux auteurs de cet amendement de bien vouloir le retirer.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet, pour explication de vote.

M. Charles Revet. Je me demande ce qu'apporterait réellement la déclaration d'intérêt général pour ce type d'activité. Le fonctionnement du fret ferroviaire s'en trouverait-il amélioré ? Ne s'agit-il que d'affirmer son importance ? Nous souhaitons tous, bien sûr, défendre le réseau ferroviaire, le voir se développer.

On le sait, malheureusement, l'activité de fret ferroviaire régresse en permanence ; c'est en soi inacceptable. Moi qui prends le train toutes les semaines, je vois des trains entiers de wagons transportant du pétrole, par exemple. Mais bien des petites et moyennes entreprises souhaiteraient, elles aussi, faire transporter des marchandises par rail, donc sur des wagons isolés. Or, manifestement, pour elles, le système ne fonctionne pas. Certains chefs d'entreprise m'ont contacté pour me dire qu'ils ne savaient pas où se trouvait le wagon qu'ils avaient affrété, et qui était parti une semaine auparavant : ni la SNCF ni qui que ce soit n'était capable de le leur dire !

Il faudrait vraiment que nous nous appesantissions sur ce sujet, peut-être par la mise en place d'un groupe de travail semblable à celui qu'a mentionné M. le rapporteur pour avis, pour savoir ce qui explique cette situation. Je comprends bien que, derrière tout cela, se posent des questions économiques. Pour avoir une vue plus précise sur le sujet, il serait peut-être bon de se pencher sur l'organisation du secteur.

D'une certaine façon, vous avez raison, chère collègue Évelyne Didier, c'est un sujet d'intérêt général : le fret ferroviaire doit jouer son rôle !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. Le fret ferroviaire pose un vrai problème. Dans le Lot, au nord de Cahors, à Saint-Denis-Catus, nous avons une entreprise qui exporte du quartz. Leur situation est simple : ils ont besoin de seize wagons avant huit heures du matin. Or il arrive souvent que seuls quatorze wagons soient disponibles, ou que le conducteur ne soit pas à l'heure ; le train part donc en retard et, comme il n'arrive pas dans les délais convenus, toute l'activité de l'entreprise s'en trouve perturbée. Un problème sérieux d'organisation se pose donc.

Par ailleurs, la suppression des wagons isolés a été un coup fatal porté aux petites lignes, que l'on appelle les « lignes capillaires ». Pour affréter un train entier, il faut beaucoup de marchandises et, dans le Lot, sans même parler des truffes (*Sourires.*), c'est particulièrement difficile. Cela explique que nous ayons beaucoup utilisé les wagons isolés.

Malheureusement, la SNCF voyait peu d'intérêt aux wagons isolés : manifestement, moins il y en avait, mieux elle se portait ! Les wagons arrivaient donc quand ils pouvaient...

Je suis pour le fret ferroviaire. Je voterai cet amendement, même s'il s'agit avant tout d'une déclaration d'intention. En cette période de bonnes résolutions écologiques, donnons un coup de pouce au ferroviaire !

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Le sujet que notre collègue Évelyne Didier soulève nous concerne tous, et depuis longtemps. La fermeture d'un certain nombre de lignes et la suppression des wagons isolés remontent à une quinzaine ou une vingtaine d'années. Cela a évidemment contribué à installer la situation du fret ferroviaire que nous connaissons aujourd'hui.

C'est un cercle vicieux. RFF ayant, en son temps, cessé d'entretenir le réseau capillaire, les voies n'étaient plus utilisables et il n'y a plus eu qu'à supprimer les lignes. Bien sûr, les lignes étant supprimées, on ne peut plus faire de fret ferroviaire !

M. Charles Revet. C'est organisé !

M. Marc Laménie. Les collectivités territoriales, y compris les départements – Mme Didier est élue en Meurthe-et-Moselle et moi, dans les Ardennes –, ont financé la rénovation d'un certain nombre d'embranchements ferroviaires, notamment pour l'agroalimentaire ou la filière bois. Depuis, la végétation a pris le dessus, et ces embranchements ne servent plus à rien.

Un tel gâchis d'argent public est particulièrement regrettable. Certes, il est beaucoup plus facile de faire circuler des camions, mais nous sommes nombreux à nous battre pour le multimodal !

De plus, cet abandon du fret ferroviaire va totalement à l'encontre des objectifs affichés dans le Grenelle de l'environnement. Ne l'oublions pas, le développement durable, c'est aussi du développement économique.

Je déplore donc que les infrastructures existantes soient de moins en moins entretenues.

Du reste, en tant que défenseur du rail, je suis très déçu par le texte sur la réforme ferroviaire. Comment ne pas déplorer cet abandon de kilomètres de voies ferrées quand on sait qu'un train de céréales, c'est vingt ou vingt-cinq wagons, donc autant de camions en moins sur les routes ?

Cela étant, je partage le sentiment de notre collègue Évelyne Didier : il est vraiment dommage que, à cause d'une vision beaucoup trop technocratique, nous ne puissions plus avoir de wagons isolés !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. On peut très bien cultiver une nostalgie, mais il faut tout de même dire la vérité : comme le rappelait M. le rapporteur pour avis, nous ne sommes malheureusement plus dans les années quatre-vingt-dix, où le fret ferroviaire représentait 100 millions de tonnes par an. Aujourd'hui, nous en sommes à peine à 30 millions de tonnes, et la baisse est continue.

M. Charles Revet. Il faut en analyser les causes !

M. Jean-Jacques Filleul. Le fret ferroviaire, c'est environ 7 % à 8 % des marchandises transportées en France ; autant qu'en Allemagne voilà quinze ans, sachant que la situation s'est inversée depuis.

C'était une stratégie de l'autorité ferroviaire, qui a œuvré pour que le fret ferroviaire n'existe plus.

M. Charles Revet. Exactement !

M. Jean-Jacques Filleul. Les gares de triage, par exemple celle de Saint-Pierre-des-Corps, ont été modifiées.

Le wagon isolé, ce n'est donc plus possible techniquement, même si on peut en avoir la nostalgie. Ce sont les trains entiers qui ont été privilégiés. Nous le regrettons, mais c'est ainsi. Pour inverser la tendance, il faudrait une volonté politique démesurée...

M. Charles Revet. Pas démesurée, forte !

M. Jean-Jacques Filleul. ... au regard des moyens à mettre en œuvre.

Je trouve cet amendement sympathique. Mais il faut faire preuve de pragmatisme et tenir compte de la réalité. Nous voterons donc contre.

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Je maintiens mon amendement. Je ne souhaite évidemment pas vous être désagréable, madame la ministre, mais notre groupe a une position constante sur le sujet.

Jean-Jacques Filleul me dit, comme il avait déjà eu l'occasion de le faire, que je cultive la « nostalgie ». Il ne s'agit pas de nostalgie.

M. Jean-Pierre Bosino. Il s'agit de progrès !

Mme Évelyne Didier. Le maillage de notre territoire que nous avons connu, avec les petites, moyennes et grandes lignes, était une véritable richesse pour notre pays. Nous l'avons effectivement perdu parce qu'on a voulu massifier. J'en conviens, la reconquête sera sans doute extrêmement difficile. On ne peut plus ouvrir une ligne de type « capillaire » dans le paysage actuel.

Pour autant, j'ai entendu des propos très intéressants de la part de Mme la ministre et des différents orateurs.

Pour ce qui est de la faisabilité, il faut être sérieux ! Des cargos transportent des conteneurs sur toutes les mers du globe, et on ne perd pas leur trace ! Même si un naufrage peut se produire ou, surtout, si un conteneur peut tomber à l'eau pendant une tempête ! Ne me dites donc pas que ce n'est pas faisable ! Certes, il arrive que des wagons se perdent ; les cheminots sont les premiers à le souligner. Mais on peut organiser un système fiable, par exemple avec des puces électroniques.

On a renoncé aux wagons isolés parce qu'ils rendaient la constitution des trains plus longue et plus compliquée. Il faut des lieux de triage et de rassemblement, avec des *hubs*. Nous savons bien que c'est moins rentable. Mais quand nous discuterons de la valeur d'un produit en termes, par exemple, de bilan carbone, nous verrons bien l'utilité d'une telle formule.

Il n'y a donc aucune nostalgie. Il y a juste la volonté politique de ne pas enterrer un outil exceptionnel !

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Nous observons une stratégie de la décroissance dans le fret. Car cette décroissance n'est pas liée au marché. En Allemagne, le marché permet au fret de progresser. Cherchez l'erreur !

M. Charles Revet. Eh oui !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Le wagon isolé n'était effectivement pas rentable. On entre dans un cercle vicieux : moins de wagons, c'est aussi moins de raisons de faire circuler des trains... M. de la Palice n'eût pas dit mieux !

Mais examinons ce que font les opérateurs ferroviaires de proximité, les fameux OFP. Ce sont des investisseurs et des acteurs économiques qui se mettent d'accord dans une région donnée pour former une entreprise ferroviaire, constituer des convois et offrir des wagons pour une desserte de proximité. En Allemagne, pour le seul port de Hambourg, il existe plus d'une centaine d'OFP. Dans toute la France, on les compte sur les doigts d'une main !

Je rejoins donc notre collègue Evelyne Didier : s'il y avait une vraie volonté politique, nous pourrions disposer de cet outil dans notre pays. Seulement, chez nous, les OFP ne sont pas en odeur de sainteté... Cette formule poserait, nous dit-on, un certain nombre de problèmes... Du coup, on n'en crée pas. Et, pendant ce temps-là, les Allemands en ont plus d'une centaine pour un seul port !

Ayons donc une autre vision. Il faut remettre le dossier à plat et le traiter sans dogmatisme ou idée préconçue. Pourquoi une telle formule fonctionne-t-elle en Allemagne ? Certes, nos voisins d'outre-Rhin ont sans doute des conditions plus favorables ; je pense, par exemple, à la vallée de la Ruhr. Mais cela ne justifie pas que le fret soit en décroissance permanente chez nous ; si cela continue ainsi, il n'y en aura bientôt plus du tout !

L'industrie ferroviaire française est la troisième au monde, et on ne fait plus un seul wagon de fret !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 123.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Chapitre I^{er}

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET ÉNERGIES RENOUVELABLES DANS LES TRANSPORTS

Article 9

- ① I. – *(Non modifié)* L'article L. 224-5 du code de l'environnement est ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 224-5. – Les règles relatives à la consommation énergétique et aux émissions polluantes des véhicules automobiles sont fixées aux articles L. 311-1 et L. 318-1 du code de la route. »
- ③ I bis. – *(Non modifié)* À la fin du 1° du I de l'article L. 224-1 du code de l'environnement, les mots : « reproduits à l'article L. 224-5 du présent code » sont supprimés.
- ④ II. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par des articles L. 224-6 à L. 224-8 ainsi rédigés :

- 5 « Art. L. 224-6. – L'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc :
- 6 « 1° Pour l'État et ses établissements publics, dans la proportion minimale de 50 %, des véhicules propres définis comme les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés par référence à des seuils déterminés par décret ;
- 7 « 2° Pour les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales, dans la proportion minimale de 20 %, des véhicules propres définis au 1°.
- 8 « Sans être inclus dans le champ des obligations définies aux 1° et 2°, les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes, peuvent contribuer à atteindre les objectifs définis aux mêmes 1° et 2° avec des solutions existantes adaptées aux spécificités de ces missions.
- 9 « Art. L. 224-7. – L'État et ses établissements publics, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 %, des véhicules propres définis comme les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés par référence à des seuils déterminés par décret.
- 10 « Sans être inclus dans le champ de l'obligation prévue au premier alinéa, les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes, peuvent contribuer à atteindre les objectifs définis aux deux premiers alinéas avec des solutions existantes adaptées aux spécificités de ces missions.
- 11 « Les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, réalisent une étude technico-économique sur l'opportunité d'acquérir ou d'utiliser lors du renouvellement du parc des véhicules propres définis au 1° de l'article L. 224-6 du même code.
- 12 « Art. L. 224-7-1 et L. 224-7-2. – (Supprimés)
- 13 « Art. L. 224-8. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application des articles L. 224-6 et L. 224-7. »
- 14 II bis A (nouveau). – L'article L. 224-6 du code de l'environnement, dans sa rédaction résultant du II du présent article, s'applique à compter du 1^{er} janvier 2016, sauf dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental d'électricité, dans lesquelles il s'applique à compter de la date fixée dans les documents de programmation pluriannuelle de l'énergie distincts prévus à l'article L. 141-5 du code de l'énergie, en fonction des capacités du système électrique.
- 15 II bis B (nouveau). – L'obligation mentionnée au premier alinéa de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, dans sa rédaction résultant du II du présent article, s'applique à compter du 1^{er} janvier 2016.
- 16 II bis C (nouveau). – Avant 2020, les loueurs de véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 %, des véhicules propres définis au 1° de l'article L. 224-6 du même code, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.
- 17 II bis D (nouveau). – Avant 2020, les exploitants de taxis définis au chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur définis au chapitre II du même titre II acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, dans la proportion minimale de 10 %, des véhicules propres définis au 1° de l'article L. 224-6 du code de l'environnement, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.
- 18 II bis. – Le code de la route est ainsi modifié :
- 19 1° L'article L. 318-1 est ainsi modifié :
- 20 a) Le troisième alinéa est ainsi modifié :
- 21 – la première phrase est complétée par les mots : « et sur leur sobriété énergétique » ;
- 22 – la seconde phrase est ainsi rédigée :
- 23 « Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, les véhicules les plus sobres et les moins polluants peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées. » ;
- 24 b) Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 25 « Cette identification est renouvelée lors du contrôle technique mentionné à l'article L. 323-1 du présent code. »
- 26 2° L'article L. 318-2 du code de la route est abrogé et, à l'article L. 342-2, les références : « L. 318-1 à L. 318-3 » sont remplacées par les références : « L. 318-1 et L. 318-3 ».
- 27 IV. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de permettre la circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules de transport de marchandises ou de véhicules de transport de personnes, à des fins expérimentales, dans des conditions assurant la sécurité de tous les usagers et en prévoyant, le cas échéant, un régime de responsabilité approprié. La circulation des véhicules à délégation partielle ou totale de conduite ne peut être autorisée

sur les voies réservées aux transports collectifs sauf s'il s'agit de véhicules affectés à un transport public de personnes.

- ②8 Cette ordonnance est prise dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Mme la présidente. L'amendement n° 199 rectifié *ter*, présenté par MM. Pointereau, Mouiller, Guené et Lefèvre, Mme Cayeux, MM. Perrin et Raison, Mme Lamure, MM. B. Fournier et Trillard, Mme Troendlé, MM. Vogel, Houel et Pinton, Mme Gatel et MM. Vaspert, Cornu, Dallier et Reichardt, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Après le mot :

groupements

insérer les mots :

, sous réserve des contraintes liées aux nécessités du service,

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je suis saisie de vingt et un amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 163 rectifié *bis* est présenté par MM. Marseille, Bockel, Guerriau et Canevet, Mme Goy-Chavent, M. Delahaye, Mme Billon et MM. J.L. Dupont, D. Dubois et Pozzo di Borgo.

L'amendement n° 233 rectifié est présenté par MM. Commeinhes, Cambon et Calvet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 6

Après les mots :

des véhicules

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

à motorisation électrique ou hybride électrique ainsi que les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel, à l'éthanol E85 ou ED95, ou à l'hydrogène ;

Ces amendements ne sont pas soutenus.

L'amendement n° 624 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno, M. Tandonnet, Mme Billon et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 6

Supprimer les mots :

les véhicules électriques ainsi que

II. – Alinéa 9

Remplacer les mots :

définis comme les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés par référence à des seuils déterminés par décret

par les mots :

tels que définis au 1° de l'article L. 224-6

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Cet amendement porte sur la définition des véhicules propres.

L'alinéa 6 définit les véhicules propres pour « l'État et ses établissements publics », ce qui est une très bonne chose. Toutefois, et M. le rapporteur pour avis l'a souligné à plusieurs reprises en commission, cette définition doit se fonder non pas sur des critères technologiques, mais sur des objectifs environnementaux, en termes notamment d'émissions de gaz à effet de serre.

Nous suggérons également de retirer la référence aux véhicules électriques, par cohérence avec la position que nous avons défendue en commission. À titre personnel, je n'ai rien contre les véhicules électriques ; j'en utilise moi-même. Mais il me semble plus logique de supprimer cette mention.

Mme la présidente. L'amendement n° 196 rectifié *quater*, présenté par MM. Pointereau, Mouiller, Guené, Doligé et Lefèvre, Mme Cayeux, MM. Perrin et Raison, Mme Lamure, MM. B. Fournier et Trillard, Mme Troendlé, MM. Vogel, Houel et Pinton, Mme Gatel et MM. Vaspert, Cornu, Mayet et Dallier, est ainsi libellé :

Alinéas 6 et 9

Après les mots :

véhicules électriques

insérer les mots :

à batterie ou à pile à combustible à hydrogène ou à batterie avec prolongateur d'autonomie à pile à combustible à hydrogène

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 313 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier, est ainsi libellé :

Alinéas 6 et 9

Après les mots :

les véhicules électriques

insérer les mots :

à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, les véhicules hybrides rechargeables,

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. L'article 9 du projet de loi établit une obligation pour l'État, les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que pour les entreprises nationales, de se doter, à l'occasion du renouvellement de leur parc automobile, d'une proportion minimale de véhicules propres.

L'article définit les véhicules propres comme « les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ».

La rédaction actuelle du présent article n'exclut ni ne privilégie *a priori* aucune énergie ni aucune motorisation ; c'est un point sur lequel les rapporteurs ont particulièrement insisté lors de l'examen du texte en commission.

Toutefois, cette rédaction entretient une certaine ambiguïté en ce que « véhicule électrique » est généralement entendu comme « véhicule électrique à batterie ». Or, s'il convient de développer cette catégorie de véhicules, la définition de « véhicule propre » ne doit pas se restreindre au seul développement des véhicules électriques à batterie.

Vous connaissez l'attachement qui est celui du groupe RDSE à la filière hydrogène. Elle constitue pour nous une des priorités d'avenir, qu'il faut encourager et soutenir. C'est une filière que défendait avec constance et conviction notre ancien collègue Jean-Marc Pastor. Or il semble que nous prenons déjà sur ce terrain un retard considérable par rapport à d'autres États comme le Japon ou l'Allemagne.

Aussi cet amendement a-t-il pour objet de clarifier la définition des véhicules propres en précisant qu'il s'agit des véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible à hydrogène ; il permet, en quelque sorte, de « repêcher » la pile à hydrogène... Il vise également à intégrer dans cette définition les véhicules hybrides rechargeables, qui présentent également un fort potentiel.

Mme la présidente. L'amendement n° 440, présenté par M. Sido, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Après les mots :

les véhicules électriques

insérer les mots :

à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, les véhicules hybrides rechargeables, les véhicules fonctionnant au gaz naturel, au biométhane, y compris tout mélange hydrogène gaz naturel, au gaz naturel liquéfié

Cet amendement n'est pas soutenu.

Les quatre amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 85 rectifié est présenté par M. Détraigne, Mme Férat, M. Roche, Mmes Doineau et Morin-Desailly, MM. Guerriau, Bonnacarrère, Cadic, Raison, Longeot et Kern et Mme Loïsier.

L'amendement n° 114 est présenté par M. Courteau.

L'amendement n° 160 rectifié *bis* est présenté par MM. Adnot, Türk et Jarlier.

L'amendement n° 488 est présenté par M. Carle.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 6

Après les mots :

véhicules électriques

insérer les mots :

, les véhicules fonctionnant au gaz naturel et au biogaz

II. – Alinéa 9

Après les mots :

véhicules électriques

insérer les mots :

, les véhicules fonctionnant au gaz naturel et au biogaz

L'amendement n° 85 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à M. Roland Courteau, pour présenter l'amendement n° 114.

M. Roland Courteau. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Les amendements n° 160 rectifié *bis* et 488 ne sont pas soutenus.

L'amendement n° 322, présenté par Mme Archimbaud, MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Après les mots :

polluants atmosphériques,

insérer les mots :

incluant les particules fines émanant de l'échappement et de l'abrasion,

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Il s'agit de préciser que les particules fines émanant de l'échappement et de l'abrasion font partie des polluants atmosphériques.

Ces particules, nous le savons tous, constituent un réel problème de santé publique. Or elles ne sont pas uniquement émises par les pots d'échappement : elles proviennent également de l'abrasion des plaquettes de freins et des pneumatiques.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 613 rectifié est présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

L'amendement n° 698 rectifié est présenté par M. Husson, Mmes Deseyne, Garriaud-Maylam, Canayer et Deromedi, MM. Laménie et Houel et Mmes Deroche et Mélot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 6

Après les mots :

polluants atmosphériques

insérer les mots :

en particulier de particules fines émanant de l'échappement et de l'abrasion,

La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 613 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement vise à préciser la rédaction de cet article et la définition des « véhicules propres » en faisant en sorte de prendre en compte l'ensemble des polluants atmosphériques produits par un véhicule lors de son utilisation.

Si les pots d'échappement sont très souvent, et à juste titre, accusés d'être à l'origine de la pollution aux particules fines, l'abrasion des plaquettes de freins, des pneumatiques et du dispositif d'embrayage est tout autant responsable de ce type de pollution.

L'Institut national des sciences appliquées de Lyon a estimé que l'abrasion des plaquettes de frein produisait, à elle seule, en France, plus de 20 000 tonnes de poussières par an, soit six fois plus que celles qui sont émises par les pots d'échappement des véhicules de dernière génération, norme Euro 5 ou Euro 6. Les frictions entre les différentes parties du système de freinage lors de décélérations volontaires constituent une source importante d'émissions de particules fines. Les systèmes de frein doivent donc être analysés avec autant d'attention que les gaz d'échappement.

Il s'agit d'un réel enjeu de santé publique. Certains pays ont commencé à prendre en considération cette problématique. Six États des États Unis d'Amérique ont adopté des lois qui limitent le taux maximum de cuivre dans les plaquettes, avec pour objectif leur disparition définitive en 2025. L'Union européenne a également lancé, dans le cadre du programme Horizon 2020, un appel à projets.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° 698 rectifié.

M. Marc Laménie. Cet amendement traite également des émissions de particules fines, qui peuvent être liées aussi bien à l'échappement qu'à l'abrasion, et qui posent un véritable problème de santé publique, raison pour laquelle cette pollution doit être spécifiquement prise en compte dans la définition des véhicules propres.

Mme la présidente. Les amendements n° 170 rectifié et 632 sont identiques.

L'amendement n° 170 rectifié *bis* est présenté par MM. Marseille, Bockel, Guerriau et Canevet, Mme Goy-Chavent, M. Delahaye, Mme Billon et M. D. Dubois.

L'amendement n° 632 est présenté par M. Pintat.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. - Alinéa 6

Après le mot :

atmosphériques

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

. Les critères d'éligibilité aux véhicules propres seront définis par décret ;

II. - Alinéa 9

Après le mot :

atmosphériques

rédiger ainsi la fin de cet alinéa

. Les critères d'éligibilité aux véhicules propres seront définis par décret ;

Ces deux amendements ne sont pas soutenus.

L'amendement n° 779, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

et, dans la proportion minimale de 5 %, des vélos à assistance électrique

II. – Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

et, dans la proportion minimale de 2 %, des vélos à assistance électrique

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Je ne suis pas certain de la pertinence de l'intégration de cet amendement dans la discussion commune, car il s'agit d'un sujet un peu différent.

La disposition que je propose permettrait à l'État et aux collectivités territoriales de réaliser d'importantes économies – et j'ai cru comprendre qu'il s'agissait d'un enjeu majeur. Il s'agirait en effet de prévoir une proportion minimale de vélos à assistance électrique lors du renouvellement du parc de véhicules : de 5 % pour l'État et ses établissements publics, d'une part ; de 2 % pour les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que pour les entreprises nationales, d'autre part.

Par définition, les vélos à assistance électrique sont non polluants et aisés à stationner.

Faites le calcul : cela représente une économie considérable pour les collectivités territoriales et pour l'État. Or il est indispensable que ce soit inscrit dans la loi pour rendre possibles de telles acquisitions.

Mme la présidente. L'amendement n° 164 rectifié *bis*, présenté par MM. Marseille, Bockel, Guerriau et Canevet, Mme Goy-Chavent, M. Delahaye, Mme Billon et MM. J.L. Dupont, D. Dubois et Pozzo di Borgo, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Après les mots :

, des véhicules

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

à motorisation électrique ou hybride électrique ainsi que les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel, à l'éthanol E85 ou ED95, ou à l'hydrogène.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 452 est présenté par M. Vial.

L'amendement n° 810 est présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 9

Après le mot :

définis

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

comme les véhicules électriques ou hybrides rechargeables et les véhicules utilisant l'hydrogène, les biocarburants, les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, le gaz naturel et le biométhane, et le gaz de pétrole liquéfié.

L'amendement n° 452 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 810.

M. Ronan Dantec. Cet amendement-ci est davantage en lien avec les discussions précédentes.

Je crois que nous pourrions débattre très longtemps de la définition des véhicules propres. Ici, nous proposons simplement de reprendre la liste figurant dans la directive européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ; l'article 2 de la directive définit avec précision la notion de carburant alternatif.

Cette liste comprend un ou deux carburants qui peuvent prêter à discussion, et, au sein du groupe écologiste, cette discussion a effectivement eu lieu. Mais, soit on argumente sur chaque carburant et l'on continue à débattre sans fin, soit on s'en tient à la liste complète qui figure à l'article 2 de la directive. C'est la solution que nous avons finalement retenue, car elle nous paraît plus raisonnable.

Mme la présidente. L'amendement n° 441, présenté par M. Sido, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Après les mots :

les véhicules électriques

insérer les mots :

à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, les véhicules hybrides rechargeables, les véhicules fonctionnant au gaz naturel, au biométhane, y compris tout mélange hydrogène gaz naturel, au gaz naturel liquéfié

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 898, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Après les mots :

sources d'énergie

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

permettant l'atteinte de faibles niveaux d'émissions, en référence à des critères définis par décret. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

La référence à des seuils déterminés par décret est applicable pour les véhicules légers, qui sont homologués « entiers » : moteur, carrosserie et pneus. Elle est en revanche inadaptée pour les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes. Pour ce type de véhicules, seules les émissions des moteurs sont mesurées en banc d'essai. Or les différences de carrosserie et de pneus peuvent conduire à des écarts très significatifs d'émissions entre deux poids lourds dont le moteur est identique.

Il est donc proposé de définir leur caractère propre *via* des critères plutôt que des seuils qui ne sont pas déterminés lors de l'homologation.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission du développement durable sur les différents amendements en discussion ?

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. L'amendement n° 624 rectifié *bis* vise à supprimer la référence aux véhicules électriques dans la définition des véhicules propres donnée à l'alinéa 6 de l'article 9.

Le principe retenu pour cette définition est de ne pas faire le choix d'une technologie, d'une motorisation ou d'une source d'énergie plutôt que d'une autre : cela paraît plaider, en effet, en faveur de la suppression de la référence explicite aux véhicules électriques. Cependant, la commission est défavorable à cet amendement, car ces véhicules sont les seuls aujourd'hui à n'émettre aucun gaz à effet de serre à l'échappement et aucun polluant sur le lieu de leur utilisation, ce qui leur donne un puissant atout au regard de la santé publique. Il n'est donc pas absurde, en l'état actuel, de faire en sorte que ces véhicules électriques, propres à 100 %, entrent en tant que tels dans cette catégorie.

Par ailleurs, je rappelle à Mme Jouanno que nous nous devons de soutenir notre industrie nationale ; c'est du moins l'avis de la commission du développement durable du Sénat. N'oublions pas qu'un de nos champions, le groupe Renault, reconnu dans le monde entier, a misé sur les véhicules électriques. J'ai même noté récemment que nos amis Allemands, qui eux avaient d'abord parié sur l'hydrogène, viennent d'accorder 1 milliard d'euros au véhicule électrique. C'est dire que nous avons tout intérêt à continuer à soutenir le véhicule électrique jusqu'à ce que le développement du secteur atteigne une vitesse de croisière.

L'amendement n° 313 rectifié, qui concerne la définition des véhicules propres, semble satisfait par l'alinéa 6 de l'article 9, cher collègue Requier. En effet, le projet de loi définit les véhicules propres comme « les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ». Qu'il s'agisse de véhicules à hydrogène ou de véhicules hybrides rechargeables, ce sont des véhicules électriques, du moins ceux qui sont équipés d'une pile à combustible. Pour le reste, il est très difficile d'entrer dans les détails, car il existe un nombre important de carburants différents. Voilà pourquoi nous avons défini les véhicules propres comme les véhicules de toutes motorisations et de tous carburants, mais produisant de faibles niveaux de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Ce qui importe, ce n'est pas la technologie, c'est le résultat.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

Il en va de même, et pour les mêmes raisons, s'agissant de l'amendement n° 114, qui vise à inclure les véhicules fonctionnant au gaz naturel et au biogaz. Il est clair que nous devons nous garder du risque d'un inventaire à la Prévert...

L'amendement n° 322 vise à inclure dans les polluants atmosphériques les particules fines émanant de l'échappement et de l'abrasion. Cet amendement est également satisfait dans la mesure où, à l'alinéa 6 de l'article 9, sont visés tous les polluants atmosphériques : les particules fines, qu'elles proviennent de l'échappement ou de l'abrasion – et celle-ci semble être une source particulièrement importante de particules fines, nous a dit M. Requier, citant une étude lyonnaise – en font indiscutablement partie.

Les industriels de l'automobile que nous avons entendus dans le cadre de la table ronde relative aux effets des motorisations diesel sur la santé et l'environnement, organisée par

notre commission, nous ont fait remarquer que les particules que nous absorbions émanaient effectivement, pour un tiers, du transport. Les deux autres tiers proviennent donc d'ailleurs. Par conséquent, nous devons faire porter l'effort non seulement sur la motorisation et sur l'abrasion, mais aussi sur les autres sources.

La commission du développement durable a demandé le retrait de l'amendement n° 322, ainsi que des amendements n°s 613 rectifié et 698 rectifié, qui procèdent du même esprit.

L'amendement n° 779 vise à compléter l'obligation d'acquisition ou d'utilisation des véhicules propres lors du renouvellement du parc par une obligation relative aux vélos à assistance électrique de 5 % pour l'État et de 2 % pour les collectivités.

Je comprends, monsieur Dantec, votre démarche d'incitation vertueuse à l'usage du vélo à assistance électrique ; du reste, je dispose moi-même de deux « voitures de fonction » : une Renault Zoé et un vélo à assistance électrique ! Cependant, il semble, d'après les chiffres qui nous ont été communiqués, que les objectifs que vous prônez sont d'ores et déjà pratiquement atteints.

De surcroît, le levier ne nous paraît pas être le bon dans la mesure où cet article est relatif au renouvellement du parc de véhicules automobiles, que des vélos ne sauraient *a priori* remplacer.

Je rappelle en outre que le texte, dans son état actuel, contient deux mesures importantes propres à encourager incontestablement l'usage du vélo : d'une part, l'indemnité kilométrique ; d'autre part, l'incitation pour les entreprises à mettre des vélos à disposition de leurs salariés. Les résultats de l'évaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique pour les vélos réalisée pour le compte de l'ADEME, contrairement à ce qui a pu être dit ici ou là, sont particulièrement encourageants.

L'objectif étant atteint, je demande le retrait de l'amendement n° 779 ; à défaut, l'avis de la commission du développement durable sera défavorable.

S'agissant de votre amendement n° 810, monsieur Dantec, vous avez cité les véhicules hybrides rechargeables, les véhicules utilisant l'hydrogène, les biocarburants, les carburants de synthèse, les carburants paraffiniques, le gaz naturel, le biométhane et le gaz de pétrole liquéfié, mais je me demande si vous n'en avez pas oublié !

M. Ronan Dantec. J'ai cité la directive !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Certes, mais la directive n'a pas prévu, par exemple, l'air comprimé.

C'est la raison pour laquelle je continue de préférer la définition qui est la nôtre actuellement.

Je donnerai enfin un avis favorable sur l'amendement n° 898 du Gouvernement. Nous nous sommes rendu compte, avec pragmatisme, que nous ne pouvions pas utiliser la même grille de référence pour les véhicules automobiles et pour les poids lourds. La référence à des seuils est applicable pour des véhicules légers ; elle est en revanche inadaptée pour des véhicules dont le poids excède 3,5 tonnes et dont le caractère propre sera défini à partir d'une liste de critères.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Cette série d'amendements a pour objectif de préciser la définition des véhicules propres ; je reviendrai ensuite sur le dispositif de fond.

La rédaction actuelle de la définition des véhicules propres met certes en avant les véhicules électriques. Cependant, nous ne pouvons pas être timorés en la matière, alors que 7 millions de bornes vont être déployées, que nous poussons nos industriels à s'engager. Le constructeur Renault a d'ailleurs annoncé des créations d'emplois en lien avec l'émergence et la montée en puissance du marché des véhicules électriques.

Il faut vraiment adresser un signal clair : soit on fait la transition énergétique, soit on ne la fait pas ; soit on met quinze ans, soit on accélère ! C'est vrai pour la définition des véhicules propres, c'est vrai pour les pourcentages de véhicules propres, c'est vrai pour les délais que l'on prévoit. Car, ne l'oublions pas, lorsqu'on parle de l'État, des collectivités locales, des entreprises publiques, il s'agit d'argent public. Or l'argent public doit être utilisé de manière exemplaire en matière de transition énergétique ; il est même impensable d'imaginer qu'aujourd'hui des véhicules polluants puissent être achetés avec de l'argent public.

Du reste, je vais vous faire une confidence : le texte initial prévoyait 100 % de véhicules propres lors du renouvellement du parc ; cela paraîtrait logique ! La feuille de route des ministères, qui doivent être exemplaires, comporte d'ailleurs un objectif de 100 %. Il serait impensable, par exemple, que le ministère de l'écologie remplace un véhicule devenu inopérant par un véhicule polluant ou que je me déplace en zone urbaine dans un véhicule polluant. Je m'impose de me déplacer en véhicule électrique, et il a été demandé à tous les ministères, aux administrations, aux administrations décentralisées, de faire la même chose : la règle, c'est 100 % !

Le projet de loi ne va pas aussi loin parce qu'il faut tenir compte des résistances, des pesanteurs, de ceux qui pensent que ça va trop vite, qu'il faut faire attention à droite, faire attention à gauche... C'est ce qui fait que l'on aboutit à des seuils très inférieurs. Or ceux-ci sont souvent pervers parce que les collectivités territoriales ou les entreprises nationales peuvent être tentées de voir la proportion minimale à laquelle elles sont contraintes comme une sorte de maximum, se dispensant de chercher à aller au-delà.

À un moment donné, soit on fait des choix politiques clairs, dès lors que les conditions du marché sont réunies pour les mettre en œuvre, soit on est timoré et rien ne se passe.

Compte tenu de ces freins, le ministère de l'écologie va conditionner ses aides, notamment dans les territoires à énergie positive, à l'obligation pour les collectivités territoriales – et nous leur rendrons service en décidant cela – de porter le taux de remplacement des véhicules usagés à 100 % de véhicules propres. Il est même impensable qu'il en soit autrement, je le répète, d'autant que les véhicules de police et de gendarmerie ainsi que les véhicules liés à la sécurité en général ne sont pas inclus dans le périmètre des obligations.

Je considère que la loi impose un strict minimum. De façon contractuelle, la politique que je mets en place sera de 100 % de véhicules propres, en tout cas pour les véhicules payés sur fonds publics. Je suis d'ailleurs convaincue que le secteur privé, si l'on en reste à des taux aussi faibles, ira plus vite que le secteur public en la matière.

J'observe que la rédaction actuelle de la définition des véhicules propres n'écarte ou ne privilégie aucune technologie, comme l'a dit votre rapporteur. Il est vrai qu'au départ nous avons pensé essentiellement aux véhicules électriques et hybrides rechargeables. À la suite des débats qui ont eu lieu tant au Conseil national de la transition écologique, au Conseil économique, social et environnemental, à l'Assemblée nationale qu'au sein de votre commission, cette définition a été élargie. Je proposerai d'ailleurs dans le décret des seuils indépendants des technologies en émissions de carbone et de polluants par kilomètre parcouru puisque ces paramètres sont mesurés à l'homologation des véhicules.

Toutes les technologies performantes trouveront donc leur place. Je considère par conséquent que les auteurs des amendements ont obtenu satisfaction et qu'ils peuvent les retirer.

Ce débat aura été utile pour bien préciser les choses, car ces dispositions vont évidemment structurer le secteur industriel de l'automobile et sécuriser les opérateurs industriels. Si l'on hésite toujours en déterminant trente-six seuils en fonction des cibles, les opérateurs industriels ne peuvent pas investir ! À un moment donné, il faut dire nettement : « Voilà où il faut aller, parce que c'est la bonne direction. »

Nous aurions déjà dû le faire il y a dix ans et même avant. Cela fait longtemps que l'on maîtrise ces technologies. Voilà vingt-trois ans, j'étais déjà ministre de l'environnement, Peugeot fabriquait une voiture électrique.

M. Gérard Longuet. Nous en avons acheté pour La Poste !

Mme Ségolène Royal, ministre. Si nous avons décidé à l'époque que les administrations devaient s'équiper en voitures électriques, nous serions aujourd'hui les maîtres de cette technologie, alors que nous sommes maintenant confrontés à une concurrence mondiale. Les Indiens, les Chinois vont mettre au point la voiture électrique bon marché, alors que nous étions, en France, les premiers à maîtriser cette technologie.

En fixant des objectifs très mesurés, faute de suffisamment d'audace, nous n'avons pas su faire émerger ce marché. Ne réitérons pas cette erreur ! Soyons très offensifs ! La France disposant d'une grande tradition industrielle dans l'automobile, nous devons être les champions dans ce domaine, et cela ne sera possible que si les administrations donnent l'exemple jusqu'au bout.

M. Gérard Longuet. Le problème, ce n'est pas la voiture : dès avant 1900, le cap des 100 kilomètres à l'heure avait été franchi par une voiture, et c'était une voiture électrique, la Jamais contente de Camille Jenatton. Le problème, c'est la batterie : les technologies n'ont pas suivi !

Mme Ségolène Royal, ministre. Parce qu'il n'y a pas de marché. Cela fait vingt ans qu'Heuliez a développé les technologies de la voiture électrique, avec la Mia, mais, faute de marché, elle n'a pas tenu alors que son produit est exceptionnel.

Nous aurions obligé, voilà dix ans, les administrations à acheter des voitures électriques, nous n'en serions pas là. Je crois vraiment que nous devons être à l'offensive et ne pas rester au milieu du gué.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet, pour explication de vote.

M. Charles Revet. Je ferai une première réflexion de portée générale. Vous aurez remarqué que près de la moitié des amendements déposés sur cet article n'ont pas été

défendus. Certes, un parlementaire doit être disponible vingt-quatre heures sur vingt-quatre, 365 jours sur 365, mais les collègues qui ont déposé des amendements ont travaillé pour ce faire. S'ils ne sont pas présents aujourd'hui, c'est parce que, habituellement, le vendredi, ils rentrent dans leur circonscription, où ils ont pris des engagements.

M. Roland Courteau. Nous aussi !

M. Charles Revet. Or nous siégeons de plus en plus fréquemment le vendredi, le samedi voire quelquefois le dimanche. On dit que ça permet d'aller beaucoup plus vite parce qu'il n'y a pas grand monde...

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. Nous ne le démontrons pas aujourd'hui ! (Rires.)

M. Charles Revet. Je ne suis pas sûr que ce soit une bonne pratique et la situation présente a quelque chose d'un peu choquant. Que nous ayons un problème d'organisation, tout le monde en convient, mais efforçons-nous de rationaliser l'utilisation du temps.

Pour en revenir au texte, madame la ministre, j'aimerais obtenir quelques précisions de votre part sur le décret d'application. J'ai cru comprendre que les voitures strictement électriques ne seraient pas les seules concernées, je pense notamment aux véhicules électriques à hydrogène, chers à notre ancien collègue Jean-Marc Pastor. Toutes les énergies, y compris celles qui ne sont pas les plus développées aujourd'hui, seront-elles bien incluses dans votre décret, de façon à ne pénaliser personne ?

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Monsieur le sénateur, j'ai sous les yeux le projet de décret. Comme je m'y suis engagée à l'égard de votre rapporteur, les projets de décret seront soumis à vos commissions. Dans la mesure où vous êtes très impliqués dans le débat parlementaire, il me paraît utile que vous ayez également un regard de coconstruction sur les textes réglementaires.

À ce stade, nous partons d'une hypothèse où, pour être propre, un véhicule ne doit pas émettre plus de 90 grammes de CO₂ et 60 milligrammes de NO_x par kilomètre. Parmi les véhicules disponibles au début de l'année 2014 respectant ces normes, on trouve bien évidemment des véhicules électriques, des véhicules hybrides rechargeables, mais aussi de petits véhicules diesel ou essence tels qu'une Citroën DS3, une Volkswagen Polo et une Fiat 500.

Ces critères ont été définis sur la base de toute une série d'hypothèses techniques. Le sujet est très complexe, mais j'y attache une grande attention.

Mesdames, messieurs les sénateurs, nous vous communiquerons les hypothèses techniques sur lesquelles nous nous sommes appuyés pour que les fins connaisseurs des moteurs puissent se pencher sur la question avant que nous ne rédigeons définitivement les textes réglementaires.

M. Charles Revet. Très bien !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 624 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 313 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Courteau, l'amendement n° 114 est-il maintenu ?

M. Roland Courteau. Comme toutes les sources d'énergie sont prises en compte, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 114 est retiré.

Monsieur Dantec, l'amendement n° 322 est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Je réserve ma réponse, madame la présidente.

Monsieur le rapporteur, selon vous, chacun sait que les particules fines peuvent venir de l'abrasion. Personnellement, j'estime que peu de personnes le savent et qu'une mention explicite de l'abrasion serait pédagogiquement intéressante.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La loi ne doit pas servir à faire de la pédagogie. C'est à nous qu'il revient de faire passer le message. Si l'on doit détailler la provenance des particules, il faudrait évoquer l'embrayage, le pneu et bien d'autres facteurs encore.

Les polluants atmosphériques englobent nécessairement les particules dues à l'abrasion.

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour explication de vote sur l'amendement n° 322.

Mme Chantal Jouanno. Je regrette que mon amendement n'ait pas été adopté. Ma voiture est une Zoé, je n'ai donc aucun problème avec les véhicules électriques ! Néanmoins, j'estime que c'est une erreur de cibler une technologie.

Il ne me semble pas avoir entendu que le décret fixerait un objectif s'agissant des particules. Mais on ne peut pas intégrer l'abrasion, car celle-ci dépend aussi de la qualité de la route. On est aujourd'hui incapable de calculer de manière fiable la quantité de particules provenant de l'abrasion. On peut seulement mesurer les émissions de particules directement liées au moteur, et peut-être aussi celles qui viennent des plaquettes de frein.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Puisque Mme Jouanno confirme que je suis en avance sur mon temps, je retire cet amendement, madame la présidente ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 322 est retiré.

Monsieur Requier, l'amendement n° 613 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Requier. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 613 rectifié est retiré.

Monsieur Laménie, faites-vous de même avec l'amendement n° 698 rectifié ?

M. Marc Laménie. Je pense que les explications très convaincantes apportées tant par Mme la ministre que par M. le rapporteur pour avis m'autorisent à le retirer, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 698 rectifié est retiré.

Monsieur Dantec, l'amendement n° 779 est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Je n'ai pas obtenu de réponse de Mme la ministre sur cet amendement.

Nous aurions tout intérêt à fixer une proportion de vélos à assistance électrique : ce serait un bon signal et cela permettrait de faire des économies.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 779.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Monsieur Dantec, l'amendement n° 810 est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Madame la ministre, j'étais sur le point de retirer mon amendement après avoir entendu votre première intervention, qui était très convaincante. Mais j'ai été surpris par votre deuxième intervention : si j'ai bien compris, vous allez réintégrer des véhicules diesel ou essence à faibles émissions de CO₂. Cela signifie qu'on s'écarte de la définition européenne du véhicule propre ; en mélangeant un peu tout, on perd en lisibilité.

La définition issue des travaux de la commission me convenait, ce qui m'aurait conduit à retirer mon amendement. Si, en revanche, vous voulez y intégrer les véhicules diesel ou essence à faible émission de CO₂, je préfère le maintenir.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Nous n'en sommes qu'au stade des propositions. J'ai la même interrogation que vous. Je ne pense pas que j'intégrerai finalement les véhicules à moteur diesel dans le décret, sauf à en faire une catégorie à part, parce qu'il ne faut pas non plus décourager la recherche sur le diesel propre.

Je tiens à vous rassurer, la loi n'inclura pas les véhicules à moteur diesel dans la définition des véhicules propres.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Notre collègue Ronan Dantec a posé une question de fond, à laquelle vous avez, madame la ministre, partiellement répondu.

Nous ne pourrions défendre le véhicule propre que s'il est vraiment propre ! S'il n'est que « semi-propre », il sera plus délicat pour nous de faire passer le message. Il faut qu'il y ait des véhicules ultrapropres, à opposer aux véhicules semi-propres et aux véhicules sales...

Pour être efficace, le message doit être symboliquement fort !

Mme la présidente. Monsieur Dantec, après ces nouvelles explications, souhaitez-vous maintenir l'amendement n° 810 ?

M. Ronan Dantec. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 810.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 898.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 94, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 15

Remplacer l'année :

2016

par l'année :

2018

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Cet amendement vise à repousser au 1^{er} janvier 2018 l'obligation pesant sur l'État d'acquiescer 50 % de poids lourds propres.

En effet, la date du 1^{er} janvier 2016, initialement prévue, semble quelque peu irréaliste vu le temps pris par l'examen du projet de loi, auquel s'ajoutera le délai de publication du décret d'application.

En outre, il est nécessaire de laisser se déployer sur notre territoire une offre industrielle appropriée et abordable en termes de prix.

Cet allongement de délai, je le rappelle, ne porte que sur l'obligation concernant les poids lourds acquis par l'État et ses établissements publics.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Cet amendement pose problème, car sont ici visés non pas uniquement les poids lourds, mais aussi les transports publics. Or la technologie est d'ores et déjà maîtrisée pour les cars, les bus et les tramways.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Cela dépend de ce qu'on entend par « véhicule propre ». Les véhicules électriques sont tous chinois !

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Selon moi, en prévoyant en permanence des reports, on n'envoie pas un bon signal...

Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 94. *(L'amendement est adopté.)*

M. Charles Revet. Très bien !

Mme la présidente. L'amendement n° 865 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano et Antiste, Mme Jourda et MM. Desplan, J. Gillot, Mohamed Soilihi et Patient, est ainsi libellé :

I. - Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental d'électricité, cette obligation s'applique à compter de la date fixée dans les programmations pluriannuelles de l'énergie prévues à l'article L. 141-5 du code de l'énergie.

II. - Après l'alinéa 17

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental d'électricité, cet objectif s'applique à compter de la date fixée dans les programmations pluriannuelles de l'énergie prévues à l'article L. 141-5 du code de l'énergie.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 899 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 25

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Le I de l'article L. 330-2 est ainsi modifié :

a) Au 7°, après les mots : « du ministre de la défense », sont insérés les mots : « , du ministre chargé de l'écologie » ;

b) Après le 15°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

«...° Aux personnels habilités du prestataire autorisé par l'État aux seules fins d'établir et délivrer le dispositif d'identification des véhicules prévu à l'article L. 318-1 du présent code. » ;

La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Cet amendement, largement rédactionnel, prévoit un dispositif permettant d'accompagner les démarches des collectivités.

Il introduit la possibilité pour les services du ministre chargé de l'écologie, ainsi que pour leur prestataire habilité, d'accéder aux informations du système d'immatriculation des véhicules, ou SIV, aux fins d'établir et délivrer le dispositif d'identification des véhicules prévu à l'article L. 318-1 du code de la route.

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

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. L'article L. 330-2 du code de la route liste les personnes à qui sont communiquées, sur leur demande, les informations relatives à la circulation des véhicules.

Le présent amendement prévoit d'y ajouter les services du ministre chargé de l'écologie ou le prestataire qui sera habilité par l'État pour établir et délivrer à chaque véhicule le dispositif national d'identification en fonction de la propriété. L'accès au SIV devra servir uniquement à l'exercice de cette mission d'établissement et de délivrance de la fameuse pastille de couleur. Il ne s'agira pas d'une mission de contrôle.

La commission a émis un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 899 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 358 rectifié, présenté par MM. Revet, Navarro, Mayet, Bizet, Trillard et Houel et Mme Hummel, est ainsi libellé :

Alinéa 27

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Toutefois, sur les voies réservées aux transports collectifs, les autorités locales de transport pourront décider de mener des essais avec tous les véhicules.

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Cet amendement concerne directement la Seine-Maritime.

Il est impératif de préciser que l'expérimentation des véhicules à délégation de conduite sur site propre pourra être déployée dans le cadre du projet de loi et décidée par les autorités locales de transport.

En effet, il existe déjà aujourd'hui un exemple français de véhicule à conduite déléguée opérationnel en site propre, à savoir le bus à guidage optique TEOR, à Rouen, certifié par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés. L'exploitation de ce véhicule pourrait être remise en cause si la précision que je propose ne figure pas dans le projet de loi.

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

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Cet amendement prévoit que tous les véhicules pourront être testés sur les voies réservées aux transports collectifs. Cette rédaction est très large. Elle revient à dire que tous les véhicules, même ceux qui ne sont pas à délégation de conduite, peuvent être testés sur les voies de bus.

La préoccupation que vous soulevez dans votre exposé des motifs, mon cher collègue, est satisfaite. Les véhicules de transports collectifs comme le bus à guidage optique que vous avez mentionné pourront bien circuler sur les voies réservées aux transports collectifs pour les expérimentations de délégation de conduite. C'est pourquoi je vous suggère de retirer cet amendement.

J'en profite pour ajouter que le Groupement des autorités responsables de transport, le GART, souhaite que les voies réservées aux transports collectifs leur soient spécifiquement consacrées, pour éviter que la vitesse commerciale n'y chute dangereusement, au point de mettre en péril les transports collectifs eux-mêmes.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Revet, l'amendement n° 358 rectifié est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Madame la présidente, je souhaitais simplement que M. le rapporteur pour avis me confirme que le projet de loi ne remet pas en cause l'exploitation du TEOR, dispositif unique en son genre pour le moment, et que cette confirmation figure dans le compte rendu de nos débats publié au *Journal officiel*, à l'intention des services chargés d'appliquer et donc d'interpréter les réglementations.

Monsieur le rapporteur pour avis, compte tenu de votre réponse et dès lors que la technique des véhicules à délégation de conduite sur site propre pourra continuer à se développer, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 358 rectifié est retiré.

L'amendement n° 315 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier, est ainsi libellé :

I. - Compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – Les propriétaires de véhicules écologiques, définis comme les véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, des véhicules hybrides rechargeables, ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques se voient attribuer par la préfecture, au moment de l'immatriculation dont la catégorie puissance appartient à l'une des catégories susmentionnées, un dispositif de contrôle de la durée de stationnement urbain, associé à une pastille d'identification autocollante reportant le numéro d'immatriculation du véhicule.

... – Le dispositif de contrôle de la durée de stationnement urbain, de couleur verte foncée offre une gratuité de stationnement d'une heure trente en voirie à son propriétaire.

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

... – 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.

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Conformément aux préconisations du rapport « Les nouvelles mobilités sereines et durables : concevoir et utiliser des véhicules écologiques » de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, cet amendement vise à créer un dispositif facilitant le stationnement des véhicules écologiques. Il s'agit d'instaurer un système de pastilles, délivrées par la préfecture au moment de l'immatriculation des véhicules, visant à favoriser le stationnement des véhicules propres.

Ce dispositif s'inspire du système de zone bleue. En effet, les véhicules propres bénéficieront de la gratuité pendant un certain délai.

La perte de recettes qui en résulterait pour les collectivités territoriales serait compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement et celle qui en découlerait pour l'État le serait par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur le tabac.

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

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Cet amendement prévoit un dispositif qui permet de contrôler la circulation et le stationnement des véhicules écologiques par le biais d'une pastille verte.

Outre le fait que son dispositif fait référence à une définition des « véhicules écologiques » qui vient se surajouter à la définition des « véhicules propres » figurant à l'article 9 – il faudrait déjà que l'on se mette bien d'accord sur ce point ! –, cet amendement est satisfait par l'article 13. En effet, sur mon initiative, la commission a adopté un amendement à ce dernier article permettant l'identification que vous préconisez, mon cher collègue.

Dans ces conditions, la commission sollicite le retrait de l'amendement. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Le Gouvernement sollicite lui aussi le retrait de cet amendement, d'ores et déjà satisfait.

M. Jean-Claude Requier. Je retire l'amendement, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 315 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 9, modifié.

(L'article 9 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 9

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 165 rectifié *bis* est présenté par MM. Marseille, Bockel, Guerriau et Canevet, Mme Goy-Chavent et MM. Delahaye, J.L. Dupont et D. Dubois.

L'amendement n° 236 rectifié est présenté par MM. Commines, Cambon et Calvet et Mme Deromedi.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'État instaurera un prêt à taux zéro sous conditions de ressources pour les véhicules écologiques définis comme les véhicules à motorisation électrique, hybrides électriques ainsi que les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel, à l'éthanol E85 ou ED95, ou à l'hydrogène.

II. - Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

III. - Les dispositions du I ne s'appliquent qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

IV. - La perte de recettes résultant pour l'État des I et III 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.

La parole est à M. Michel Canevet, pour présenter l'amendement n° 165 rectifié *bis*.

M. Michel Canevet. Il apparaît que, bien souvent, les véhicules très anciens, et donc très polluants, sont la propriété de ménages peu aisés. Cet amendement vise donc à permettre à des personnes aux revenus modestes qui possèdent un véhicule assez ancien de le changer en leur accordant des conditions économiques avantageuses si elles font le choix d'acquérir un véhicule écologique. Un prêt à taux zéro pourrait être institué en ce sens.

Mme la présidente. L'amendement n° 236 rectifié n'est pas soutenu.

L'amendement n° 314 rectifié, présenté par M. Mézard, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'État instaurera un prêt à taux zéro sous conditions de ressources pour les véhicules écologiques définis comme les véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, des véhicules hybrides rechargeables, ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

II. - Les modalités d'application du présent article sont fixées par un décret en Conseil d'État.

III. - Les dispositions du I ne s'appliquent qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

IV. - La perte de recettes résultant pour l'État des I et III 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.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission du développement durable sur l'amendement n° 165 rectifié *bis* ?

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Cet amendement vise à la mise en place, par l'État, d'un prêt à taux zéro, sous conditions de ressources, pour les véhicules écologiques.

Je ne reviens pas sur la définition des « véhicules écologiques » : comme je viens de le dire, je suggère que l'on s'en tienne, pour l'heure, aux « véhicules propres ». Au reste, la définition retenue par les auteurs de l'amendement n'est pas satisfaisante, pour les raisons que j'ai évoquées lors de l'examen de l'article 9.

En outre, le principe du prêt me semble redondant avec le dernier alinéa de l'article 13, qui prévoit déjà le principe d'une prime pour l'acquisition d'un véhicule propre en remplacement de véhicules anciens polluants.

Je ne souhaite pas qu'il y ait de confusion, ni qu'il y ait deux « étages » de prime. La situation actuelle a l'avantage de la clarté. Il n'est pas la peine d'aller plus avant, en instituant un prêt à taux zéro, qui, du reste, entraînerait une dépense supplémentaire – pas réellement compensée – pour l'État.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Nous mettons en place un bonus pour l'achat des véhicules propres – notamment des véhicules électriques, mais pas seulement.

Par ailleurs, j'observe que beaucoup de constructeurs recourent désormais aux ventes mensualisées. Celles-ci sont de nature à encourager les acheteurs, surtout lorsqu'il s'agit de véhicules propres ou électriques, qui n'engendrent pratiquement pas de frais en énergie. Je rappelle que le coût d'un véhicule électrique est d'un euro pour 100 kilomètres !

Dans ces conditions, il ne paraît pas nécessaire de s'engager dans la mise en place d'un dispositif aussi lourd qu'un prêt à taux zéro écologique, avec une banque achetant les véhicules propres.

Je sollicite donc le retrait de l'amendement.

Mme la présidente. Monsieur Canevet, l'amendement n° 165 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Michel Canevet. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 165 rectifié *bis* est retiré.

Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 654 rectifié, présenté par Mme Jouanno et M. Guerriau, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le 1° du 4 de l'article 298 du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au a, les mots : « utilisées comme carburant mentionnées » sont remplacés par les mots : « et gazoles utilisés comme carburants mentionnés » et les mots : « celles utilisées » sont remplacés par les mots : « ceux utilisés » ;

2° Au b, le mot : « gazoles » est remplacé par les mots : « carburants essence ou gazole utilisés en complément par des véhicules hybrides électriques ».

II. – Le I entre en vigueur au 1^{er} janvier 2020.

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Tous les ans, je dépose un amendement au projet de loi de finances visant à supprimer la déductibilité de la TVA pour les véhicules diesel des flottes d'entreprise. Lors de l'examen du dernier PLF, on m'a renvoyée au projet de loi relatif à la transition énergétique... Je reviens donc à la charge.

Madame la ministre, les véhicules diesel représentent 96 % des flottes des entreprises, ce qui est tout à fait logique puisque l'on peut déduire la TVA pour les véhicules diesel et pas pour les véhicules essence. Cette distorsion n'est pas justifiée sur le fond. La suppression de la déductibilité de la TVA permettrait d'aligner les deux régimes.

Mme la présidente. L'amendement n° 321, présenté par Mme Archimbaud, MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le a du 1° du 4 de l'article 298 du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...) Les gazoles utilisés comme carburants mentionnés au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, à l'exception de ceux utilisés pour les essais effectués pour les besoins de fabrication de moteurs ou d'engins à moteurs ; ».

II. – Le I s'applique à compter du 1^{er} janvier 2020.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement procède de la même logique.

Il faut vraiment, me semble-t-il, en finir avec cette situation où il n'existe en réalité aucune liberté de choix : compte tenu des avantages fiscaux accordés au diesel, beaucoup d'acheteurs de véhicule, pour peu qu'ils fassent leurs comptes, ne peuvent qu'opter pour le diesel. C'est notamment le cas des chauffeurs de taxi, comme je l'ai indiqué précédemment.

À l'heure où, dans les villes, le taxi devient une sorte de transport semi-collectif, et compte tenu de l'impact du diesel sur l'air que respirent les citoyens, donc sur leur santé, on voit tout l'intérêt qu'il y aurait à développer le « taxi propre ». Or la fiscalité actuelle empêche cette évolution. Il y a là une incohérence.

Dans ce débat, qui revient régulièrement, nous semblons tétanisés. Comme d'habitude, beaucoup ont dit qu'il ne fallait surtout pas envoyer le signal selon lequel le diesel ne serait plus l'avenir de l'automobile française – alors qu'il l'est probablement de moins en moins. Cette attitude ne fait pas avancer les choses.

Contrairement à ce que l'on peut entendre ici et là, les écologistes ne sont pas du tout contre l'industrie française : nous sommes pour une industrie capable de s'adapter en permanence aux nouveaux enjeux. Précisément, en ne touchant pas à ces mécanismes qui bénéficient au diesel, on ne facilite pas cette adaptation aux nouveaux enjeux et, en fin de compte, on fragilise nos filières industrielles.

Par conséquent, il est temps de mettre un terme à cette déductibilité. Cela permettra de dégager des recettes non négligeables pour l'État, lesquelles pourront d'ailleurs, ensuite, aider à faire évoluer nos grandes filières industrielles.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Madame Jouanno, vous dites vous-même que 96 % des véhicules particuliers de la flotte des entreprises sont des véhicules diesel. La mesure que vous préconisez aurait donc des conséquences financières très lourdes sur un grand nombre d'entreprises, notamment de PME, qui ne prévoient pas forcément de renouveler leur parc automobile dans les prochaines années. Cette hausse de la fiscalité des entreprises ne nous semble pas bienvenue dans le contexte actuel.

Si nous comprenons la démarche, je rappelle qu'aujourd'hui les entreprises françaises succombent sous les taxes, les redevances, les impôts...

Mme Évelyne Didier. Ça recommence...

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Ce que souhaitent aujourd'hui les entreprises, c'est un moratoire, voire une baisse des différents prélèvements auxquels elles sont assujetties.

Au contraire, la mesure que votre amendement propose d'instituer, bien qu'intéressante sur le plan intellectuel, posera des problèmes à la plupart d'entre elles. C'est le premier point.

Deuxième point, qui ne me paraît pas moins important : la déductibilité de la TVA sur l'utilisation du gazole par les entreprises n'est aujourd'hui que partielle, la France bénéficiant dans ce domaine, depuis 1979, d'un régime dérogatoire, institué sous la forme d'une clause de gel, issue de la directive communautaire régissant la TVA : les États sont autorisés à conserver les exclusions du droit à déduction qui existaient avant 1977, mais ne peuvent en créer de nouvelles.

Par conséquent, une disposition qui viendrait renforcer les restrictions au droit à déduction de la TVA irait à l'encontre de la clause de gel et serait en contradiction avec le droit communautaire. La Cour de justice de l'Union européenne a souvent rappelé, dans ses arrêts, que les États n'étaient pas autorisés à adopter des mesures d'exclusion au droit à déduction de TVA sans limitation de durée.

Mme Chantal Jouanno. C'est dans l'autre sens que cela joue, monsieur Nègre !

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement déplore lui aussi le déséquilibre actuel qui favorise le diesel. Toutefois, en vertu des directives européennes, la déductibilité de la TVA est de droit, sauf situation préexistante. Il n'est donc pas possible de supprimer la déductibilité de la TVA sur le diesel.

La bonne solution serait d'étendre cette déductibilité à l'essence.

M. Gérard Longuet. Exactement !

Mme Chantal Jouanno. Cela irait à l'inverse de la transition énergétique !

Mme Ségolène Royal, ministre. Absolument, madame Jouanno !

Toutefois, nous ne pouvons enfreindre les règles relatives à la déductibilité, qui, si j'ai bien compris, consacrent une sorte de droits acquis.

Cela étant, nous pouvons agir de manière à revoir ce système. À cet égard, au nom de la transition énergétique, qui doit aussi être amorcée au niveau européen, je peux évoquer ce sujet dans le cadre des engagements européens qui sont les nôtres, notamment dans le cadre de la conférence Climat ou au sein du Conseil des ministres de l'environnement. Je le ferai.

Nous pouvons aussi faire en sorte d'étendre la déductibilité à l'essence. La question devra être posée lors de l'examen du prochain projet de loi de finances.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, je m'oppose à l'amendement de Mme Jouanno parce que je trouve que notre collègue manque de générosité. *(Rires.)*

La déductibilité est un avantage consenti au diesel – je reviendrai sur les raisons qui ont abouti à cette décision. La meilleure façon d'établir l'égalité, en préservant l'intérêt du consommateur, de l'entrepreneur, de l'artisan, de l'entreprise, serait d'offrir la déductibilité de la TVA aux véhicules essence, pour le moment assujettis à cette taxe.

C'est ce que suggère Mme le ministre, sans néanmoins nous le proposer, pour des raisons budgétaires que je comprends : dans le contexte actuel, on ne peut se permettre d'alourdir le déficit de l'État. Mais la vraie réponse, c'est l'égalité des conditions.

Mes chers collègues, la TVA a été inventée par M. Lauré pour mettre fin à des distorsions entre systèmes de production liées aux taxes « en cascade ». Ce fut un progrès considérable, car la fiscalité devenait indifférente quelle que soit l'organisation des processus de production : la TVA est neutre.

Toutefois, lorsque la TVA a été mise en œuvre, on a décidé que l'essence ne bénéficierait pas de la déductibilité pour des raisons à la fois budgétaires et de hausse du prix du pétrole – nous nous trouvions alors dans les années qui suivaient la crise de Suez –, alors qu'elle constitue une charge à part entière pour les entreprises redevables de la TVA.

Une fois l'essence exclue du champ de la déductibilité, une concession a cependant été accordée, à leur demande, aux entreprises ayant fait le choix du diesel. Pour des raisons un peu longues à expliquer, mais que j'ai évoquées l'autre jour, les gouvernements ont considéré qu'une exception pouvait être faite pour le diesel, qui était alors destiné à un usage exclusivement professionnel. Je concède volontiers que ce n'est plus le cas, mais, à l'origine, le diesel était en effet un produit à usage industriel, destiné aux poids lourds, aux véhicules de service ou de chantier.

Il se trouve que, de par ses qualités intrinsèques – j'en reviens à mon dada ! –, l'usage du moteur diesel s'est généralisé auprès du grand public, qui a ainsi bénéficié d'un avantage fiscal initialement institué au bénéfice des entreprises.

Je reconnais donc que nous nous trouvons aujourd'hui dans une situation absurde, qui crée une inégalité. Mais pourquoi chercher à régler ce problème en haussant

l'ensemble des charges ? Diminuons plutôt ces charges en assurant la déductibilité de la TVA payée par les entreprises sur leur essence !

Malheureusement, il se trouve que c'est budgétairement impossible... Alors n'ouvrons pas ce dossier, car il n'y a pas de bonne solution !

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Miquel, pour explication de vote.

M. Gérard Miquel. Je voterai contre les amendements n^{os} 654 rectifié et 321 pour les raisons évoquées par M. le rapporteur pour avis et par notre collègue Gérard Longuet. Mais je voudrais ajouter quelques compléments d'explication.

Les flottes des entreprises sont renouvelées fréquemment : une entreprise ne garde pas un véhicule pendant dix ans !

Mme Chantal Jouanno. Tout à fait !

M. Gérard Miquel. En général, les entreprises recourent à des locations sur une durée de trois ans. Elles ont donc des véhicules récents, satisfaisant aux dernières normes. Or les nouveaux véhicules diesel polluent beaucoup moins que les anciens, puisqu'ils sont équipés de filtres à particules et de filtres à NOx. Ces véhicules peuvent donc être considérés comme très peu polluants. *(M. Ronan Dantec marque son scepticisme.)* Nos industriels ont fait des progrès considérables sur le plan technologique...

Par ailleurs, Ronan Dantec a évoqué les taxis parisiens. Eh bien, si nous les faisons brutalement passer du diesel à l'essence, nous aurions une très forte augmentation des émissions de CO₂.

M. Gérard Longuet. Évidemment, puisque les moteurs à essence consomment plus !

M. Ronan Dantec. Je ne suis pas d'accord !

M. Gérard Miquel. C'est pourtant évident !

Il se trouve que j'ai eu à m'occuper de la flotte du Sénat...

Mme Chantal Jouanno. Il y a aussi les véhicules hybrides...

M. Gérard Miquel. Je n'en parle pas ici, même si ces véhicules existent. Certains petits véhicules fonctionneront même avec de l'air comprimé – c'est l'hybride à air –, ce qui sera formidable.

M. Gérard Longuet. Peut-être !

M. Gérard Miquel. Du reste, ils seront disponibles sur le marché dans deux ans. Là, nous serons en présence d'importants progrès technologiques.

En attendant, nos industries ont fait des progrès considérables, et l'on ne peut pas surtaxer le diesel pour des entreprises qui n'ont pas de véritable alternative. *(Mme Chantal Jouanno le conteste.)* Certes, elles pourraient recourir à des motorisations hybrides, mais ces dernières sont surtout disponibles dans des puissances élevées...

M. Gérard Longuet. En effet, cela n'a pas de sens.

M. Gérard Miquel. ... beaucoup moins pour les voitures moyennes, et pratiquement pas dans les petits véhicules – surtout chez les constructeurs français.

Je crois donc qu'il faut permettre les évolutions technologiques, mais sans surtaxer les entreprises qui, pour la plupart d'entre elles, ne peuvent pas utiliser de véhicules électriques, dont l'autonomie reste beaucoup trop modeste en regard des distances à parcourir. *(Mme Chantal Jouanno s'exclame.)*

Nous devons donc rester raisonnables, et laisser ces évolutions technologiques assurer une transition douce.

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Finalement, on revient en permanence sur la même question. Notre collègue Gérard Miquel vient d'évoquer une « transition douce ». En effet, il ne s'agit pas de mettre qui que ce soit en difficulté... Mais si nous voulons véritablement faire en sorte que les émissions de particules diminuent, il faudrait alors définir un objectif, une trajectoire, avec la pente qui convient, de telle sorte que les dommages collatéraux soient évités ou du moins minimisés.

Si l'on est persuadé que le diesel est un problème, cessons de rejeter des amendements qui ne manqueront pas de revenir régulièrement !

Mme Chantal Jouanno. Comptez sur moi !

Mme Évelyne Didier. Je crois que nul ne peut aujourd'hui ignorer que le diesel constitue un vrai problème de santé publique. Bien sûr, on sait que les décisions politiques qui finissent par intervenir sont des décisions d'équilibre... En tout état de cause, il serait bon d'apporter une réponse qui comporte, j'y insiste, un objectif et une trajectoire.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je m'appuierai sur l'intervention d'Évelyne Didier, dont la démarche me paraît quasiment sociale-démocrate... (*Mme Évelyne Didier s'esclaffe.*) C'est une plaisanterie entre nous !

Il ressort clairement des différentes interventions que nous sommes tous un peu embarrassés.

Je crois d'abord que nous devons aborder sans tabous la réalité des pollutions des nouveaux véhicules diesel satisfaisant à la norme Euro 6 – je me réjouis de voir opiner M. le rapporteur pour avis et M. le président de la commission des affaires économiques. Soit il n'y a pas de pollution grave, soit il y en a ! Or aucun consensus scientifique ne s'est formé à ce jour sur la norme Euro 6, et notamment, monsieur Miquel, sur la question des oxydes d'azote – car il n'y a pas que les poussières. Si la nouvelle norme divise leurs émissions maximales par deux, ils demeurent une véritable source de pollution, qui s'ajoute naturellement à celle du CO₂.

On verra bien au cours des prochaines semaines si l'on est capable de conduire la réflexion jusqu'au bout sur ce sujet, dont on ne manquera pas de discuter en commission du développement durable.

Ensuite; il me semble que nous vivons un moment qui, à certains égards, rappelle les débuts de l'automobile. Ceux qui étaient là vers 1900 s'en souviennent (*Sourires.*), on trouvait alors des véhicules électriques, des véhicules à essence, à gaz comprimé...

M. Gérard Longuet. Exact !

M. Ronan Dantec. Il y avait tout cela sur la route, en 1900 !

M. Gérard Longuet. Pour le gaz comprimé, c'était tout de même un peu expérimental...

M. Ronan Dantec. Et l'on croisait même des machines à vapeur ! Au bout de quinze ou vingt ans – j'ai écrit jadis quelques bouquins sur cette période ; si vous souhaitez plus

d'informations, vous pourrez les trouver chez les soldeurs ! (*Nouveaux sourires.*) –, une technique s'est imposée à l'échelle industrielle, le moteur à essence.

Eh bien, nous sommes aujourd'hui un peu dans la même situation : pendant un nombre d'années encore indéterminé, beaucoup de systèmes vont cohabiter. Cette cohabitation durera peut-être longtemps, mais il est possible qu'un système s'impose pour des raisons économiques, et il l'emportera alors très vite sur les autres.

En attendant, notre responsabilité industrielle est donc de faire en sorte que les entreprises de notre filière automobile soient positionnées sur l'ensemble des systèmes. Si l'on met tous nos œufs dans le même panier, un géant de l'automobile – il nous en reste deux – peut être balayé en peu d'années ! Soit dit en passant, la même réflexion peut être faite à propos de l'électricité.

Ainsi, nous devons chercher à trouver un équilibre entre l'ensemble des systèmes tout en répondant à la question de la pollution atmosphérique. (*M. le président de la commission du développement durable acquiesce.*) J'espère que le travail de la commission du développement durable permettra d'approfondir cette réflexion. Si le diesel ne répond pas à la question de la pollution atmosphérique, il sera balayé ! Si l'on ne démontre pas que le discours des constructeurs automobiles est exact, le diesel en a pour moins de dix ans ! Et ce sera un krach industriel français ! Restons donc très vigilants.

Cela dit, j'entends la parole forte de Mme la ministre, qui évoque le blocage résultant des règles européennes sur la TVA. En effet, nous devons reporter le débat à Bruxelles, y compris dans le cadre de la négociation climatique. J'ajouterai même – et ceci répond d'une certaine façon au propos de M. Longuet – que l'on peut à la fois baisser la TVA et relever la taxe carbone. Cela permettrait de rééquilibrer l'ensemble des systèmes au profit de celui qui émet le moins de CO₂, qui gagnerait économiquement. J'observe au passage que ce n'est pas tous les jours que je partage un axe politique avec M. Longuet ! (*Sourires.*) En tout cas, voilà une proposition qui est peut-être réalisable !

Nous devons donc examiner le système dans sa totalité, puis réfléchir aux étapes industrielles susceptibles d'être franchies sans provoquer de ruptures brutales ni de drames économiques. Sans une telle vision d'ensemble, nous nous dirigerons vers des lendemains qui déchantent au niveau industriel.

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour explication de vote.

Mme Chantal Jouanno. Je serai plus brève... (*Sourires.*)

La question n'est pas ici de surtaxer le diesel. C'est l'essence qui, aujourd'hui, est surtaxée. Comme le dit M. Longuet, il convient de rechercher une égalité de traitement entre le diesel et l'essence. En effet, l'inégalité existante n'est pas justifiée : l'essence ne pollue pas plus et nous disposons, pour l'essence, de capacités de raffinage que nous n'avons pas pour le diesel.

Bien sûr, il ne s'agit pas de créer une nouvelle déductibilité pour l'essence, ce qui irait à l'encontre des objectifs que nous poursuivons ici. Par contre, je pense que nous devons donner un signal au niveau de la fiscalité écologique.

D'abord, nous devons donner une pente, en effet, madame Didier, et mon amendement fixe à cet égard un horizon, celui de 2020. (*Mme Évelyne Didier acquiesce.*)

Comme le temps de renouvellement des flottes est de cinq ans, il est effectivement compatible avec la pratique des entreprises.

Au-delà, dans cette loi de transition énergétique, on ne saurait poursuivre un tel débat sans aborder la fiscalité écologique. Il n'y a pas de signal économique ! C'est bien le problème que nous rencontrons lorsque nous expliquons ce que nous faisons à l'extérieur : on nous dit que tout cela n'est pas crédible, que rien ne changera, qu'il n'y a pas de moyens... C'est que l'on esquive systématiquement le sujet de la fiscalité écologique. Sans signal économique clair et programmé dans le temps, les acteurs, et on les comprend, ne changeront pas leur comportement !

Aujourd'hui, la fiscalité écologique constitue-t-elle un frein à la croissance et à l'emploi en France ? Je l'ai dit, notre fiscalité écologique représente 1,8 % du PIB, ce qui nous place à l'avant-dernier rang en Europe – une audition très intéressante d'Antoine Magnant a eu lieu sur le sujet.

Le problème, en France, ce n'est donc pas la fiscalité écologique, ce sont les charges sociales. Nous tous, ici, savons qu'il faut engager un basculement des charges sociales, des charges qui pèsent sur l'emploi, sur la fiscalité écologique, sur la pollution. Mais on ne le fait pas !

M. Gérard Longuet. Ce que l'on fait revient au même !

Mme Chantal Jouanno. Non, on ne le fait jamais ! Chaque fois que l'on propose quelque chose, ce n'est jamais voté. On s'engage à faire des rapports, à réunir des commissions – un Comité sur la fiscalité écologique existe depuis très longtemps –, mais, finalement, rien de change.

Je ne me fais pas d'illusions sur le sort de mon amendement, mais j'y insiste : la question n'est pas celle des charges liées à la fiscalité écologique, c'est celle des charges sociales qui pèsent sur l'emploi. Voilà ce qui, aujourd'hui, fait la différence entre la France et les autres pays européens.

J'attends le jour où l'on nous donnera un engagement un tant soit peu clair sur ce sujet, en nous expliquant que, lors de l'examen de la prochaine loi de finances, nous disposerons des travaux des comités de fiscalité écologique et qu'on nous soumettra un dispositif concernant non pas seulement la fiscalité écologique, mais l'ensemble de la fiscalité – comme la Suède l'avait fait dans les années quatre-vingt-dix. Là, oui, on aurait une crédibilité ! Le problème, c'est qu'il n'y a rien sur la fiscalité écologique...

Alors, je redéposerai systématiquement ces amendements pour voir un jour le débat s'ouvrir enfin.

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. Mon cher collègue Ronan Dantec, je suis heureux d'apprendre que, finalement, vous ne condamnez pas d'emblée le diesel norme Euro 6. C'est important parce que l'industrie automobile française repose largement sur le diesel. C'est même, me semble-t-il, le seul segment du marché automobile français sur lequel nous soyons vraiment compétitifs.

Voilà pourquoi, dans notre prise en compte des questions d'environnement et de santé, nous devons être très prudents. Sur l'initiative du rapporteur, nous avons, dans le cadre de la préparation de ce projet de loi, organisé une table ronde sur le diesel, qui a très clairement montré que la situation n'était pas dénuée d'une certaine ambiguïté. D'un côté, les

constructeurs affirment que le diesel norme Euro 6 n'est pas polluant, les filtres à particules – inventés, je le rappelle, par l'industrie automobile française – permettant d'éviter tout danger. De l'autre côté, les associations environnementales aussi bien que les responsables des organisations de santé ne sont pas franchement d'accord.

C'est pour cette raison que nous allons mettre en place, je vous le confirme, un groupe de scientifiques, conformément à ce qui est demandé depuis longtemps par un certain nombre de personnes, pour essayer d'y voir clair sur ce sujet très important.

Sur la question de la fiscalité écologique, Chantal Jouanno a raison. C'est tout de même un instrument essentiel si l'on veut aller vers une transition énergétique. Sans instaurer une fiscalité punitive, vous l'avez dit souvent, madame la ministre, il faudrait que, même si le moment est peut-être mal choisi – Chantal Jouanno dira que c'est rarement le bon moment ! –, de réelles initiatives soient prises en matière de fiscalité incitative dans le cadre du prochain projet de loi de finances. Nous devons en effet nous orienter vers des modes de transport plus propres et moins polluants que ne l'est le diesel, surtout d'ancienne génération.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 654 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 321.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 736, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La deuxième phrase du II de l'article L. 119-7 du code de la voirie routière est ainsi rédigée :

Pour les contrats de délégation de service public conclus antérieurement au 1^{er} janvier 2010, ces modulations de péages sont mises en œuvre au plus tard au 1^{er} janvier 2017.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement, que je défends assez régulièrement ici, aurait dû être adopté depuis longtemps. Il vise en effet à rendre applicables sur le réseau des autoroutes concédées des modulations de péage des poids lourds en fonction des normes Euro dans les trois ans à venir.

Aux termes de l'article L. 119-7 du code de la voirie routière, la très grande majorité du réseau autoroutier français concédé ne sera pas soumise à ces modulations avant 2028-2032, date de la fin des concessions des réseaux tels que ASF, Cofiroute, APRR ou SANEF.

Les modulations de péage en fonction des normes Euro contribuent à limiter les effets néfastes de la circulation des poids lourds sur la qualité de l'air en incitant à l'utilisation de véhicules à moindres taux d'émissions. Il s'agit de moduler les tarifs, parfois de manière extrêmement fine, en ciblant des territoires très précis, en fonction des enjeux liés à la pollution.

Par ailleurs, cette modulation de péage n'entraîne pas globalement, pour le transport routier de marchandises, de coûts supplémentaires puisque, en application de la directive

Eurovignette, elle n'a pas pour objet d'engendrer des recettes supplémentaires de péage. Par définition, s'agissant d'une simple modulation, pour certains, le coût du péage augmente tandis que, pour d'autres, il baisse.

En n'introduisant pas dans la loi une telle possibilité, on se priverait d'un outil. Or, à un moment donné, il faut bien mettre dans la boîte à outils un tournevis supplémentaire, que l'on utilisera le jour où on en aura besoin.

Je ne comprends décidément pas pourquoi nous n'avons toujours pas intégré cette mesure à notre boîte à outils. Nous verrons ensuite à quel moment il convient de sortir le tournevis ou la clef de douze.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission est défavorable à cet amendement.

Certes, la mesure proposée est intéressante et correspond à notre philosophie de la transition énergétique puisqu'elle met en œuvre le principe pollueur-payeur. Toutefois, à l'heure actuelle, il est impossible de l'imposer dans le cadre des concessions existantes. C'est la raison pour laquelle nous préférons l'amendement n° 731, présenté par les mêmes auteurs.

En tant que rapporteur du projet de loi Grenelle 2, j'ai moi-même défendu une modulation des tarifs qui puisse être fonction du type de poids lourds, mais aussi du jour et de l'heure considérés. Si nous n'avons pas pu appliquer à ce jour une telle mesure, c'est parce que les concessions existantes ont été particulièrement bien verrouillées, comme en témoigne le débat en cours. Pour faire quoi que ce soit en la matière, il faut l'accord du concessionnaire.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Comme vous le savez, le Gouvernement a entamé, en association avec le Parlement, des discussions avec les concessionnaires autoroutiers. Ce groupe examinera notamment la question de la modulation des tarifs de péage en fonction des caractéristiques des véhicules. À cette occasion, il conviendra également d'encourager le covoiturage. Les concessionnaires autoroutiers ont d'ailleurs commencé à organiser cette activité, sur les zones d'arrêt.

Il peut paraître prématuré de prévoir une telle mesure législative, et je suggère aux auteurs de cet amendement de bien vouloir le retirer. Sinon, il faudrait inscrire la possibilité, et non pas l'obligation, d'instaurer des tarifs modulés pour prendre en compte la pollution des différents véhicules. Cela permettrait d'envoyer un signal, sans porter juridiquement atteinte à la liberté contractuelle. Les sociétés autoroutières pourraient proposer plusieurs offres commerciales, l'une d'elles visant à encourager l'utilisation de véhicules propres.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Les propos de M. le rapporteur en témoignent, la position de la commission a évolué en la matière. Je vais donc retirer cet amendement, au profit de mon amendement n° 731, qui intervient d'ailleurs au bon moment.

On a effectivement tout intérêt à écrire dans la loi que « tout renouvellement ou renégociation de délégation et de cahier des charges doivent prévoir une tarification réduite

pour les véhicules sobres et peu polluants ». Il s'agit bien d'une modulation, dans le cadre de laquelle on peut faire ce que l'on veut !

Dans la mesure où un groupe de travail a été constitué avec les concessionnaires autoroutiers, il semble utile d'y participer en sachant qu'on a le tournevis dans la boîte à outils. Je rejoins donc tout à fait l'analyse du rapporteur. Par conséquent, je retire l'amendement n° 736, au profit de l'amendement n° 731, que je viens ainsi de défendre.

Mme la présidente. L'amendement n° 736 est retiré.

Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 731, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le cinquième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Tout renouvellement ou renégociation de délégation et de cahier des charges doivent prévoir une tarification réduite pour les véhicules sobres et peu polluants tels que définis à l'article L. 318-1 du code de la route. Les modalités d'application du présent alinéa sont fixées par un décret en Conseil d'État. »

Cet amendement a déjà été défendu.

L'amendement n° 464 rectifié *bis*, présenté par MM. Mandelli, Calvet, Revet et Morisset, Mme Deromedi, MM. de Nicolaj, Laménie, Mouiller et B. Fournier, Mme Lopez, M. D. Robert, Mme Imbert, M. Vogel et Mme Mélot, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 122-4 du code de la voirie routière est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La convention de délégation et le cahier des charges doivent prévoir une tarification réduite pour les véhicules propres, définis comme les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ; ayant un poids total autorisé en charge de moins de 3,5 tonnes. »

II. – Les modalités d'application du présent article sont fixées par un décret en Conseil d'État.

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Il s'agit de rendre obligatoire dans les conventions et les cahiers des charges le principe d'une tarification réduite pour les véhicules propres définis par l'amendement.

Cette démarche pourrait faire l'objet d'une compensation financière par un allongement du délai de concession, similaire à celui, annoncé en 2010, dont ont bénéficié pour une année cinq sociétés d'autoroutes françaises, afin de leur permettre des travaux d'amélioration visant à protéger la biodiversité et, plus largement, l'environnement.

Mme la présidente. L'amendement n° 653 rectifié, présenté par Mme Jouanno et MM. Guerriau et Pozzo di Borgo, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le cinquième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La convention de délégation et le cahier des charges doivent prévoir une tarification réduite pour les véhicules propres définis comme les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés par référence à des seuils déterminés par décret. Les modalités d'application du présent alinéa sont fixées par un décret en Conseil d'État. »

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Dans la mesure où nous avons déjà eu une longue discussion sur ce sujet, j'estime que cet amendement est défendu.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, la commission a émis un avis favorable sur l'amendement n° 731, qui nous permet d'avancer et d'anticiper, tout en tenant compte de la réalité des concessions actuelles. J'ai bien compris, madame la ministre, que vous souhaitiez que le monde autoroutier évolue.

Les discussions que l'État a entamées avec les concessionnaires autoroutiers pourront peut-être nous permettre, sans attendre 2028 ou 2032, d'obtenir des résultats significatifs dans le cadre de la transition énergétique.

Quant à l'amendement n° 464 rectifié *bis*, il soulève une difficulté. Je le rappelle, on ne peut pas décider de manière unilatérale. Dans le cadre juridique actuel des contrats de concession, l'adoption d'une telle mesure devrait donner lieu à une compensation au bénéfice des sociétés concessionnaires d'autoroutes, soit par un allongement de la durée des concessions, soit par une augmentation des tarifs de péage pour tous les autres véhicules. Là encore, on en revient aux discussions en cours entre l'État et les sociétés d'autoroute.

Par ailleurs, je rappelle qu'une compensation financière sous la forme d'un allongement du délai de concession, similaire à celui qui a été accordé en 2010 à certaines sociétés d'autoroutes, pourrait soulever un problème au niveau européen, l'Union n'ayant pas forcément les yeux de Chimène pour cette procédure d'adossement. Nous ne sommes pas tout seuls : nous sommes dans un cadre européen ! J'attire donc votre attention, monsieur Laméni, sur le fait que nos décisions devront être validées par l'Europe. C'est ce qui me conduit à vous demander le retrait de cet amendement. À défaut, la commission y serait défavorable.

Je formule la même demande auprès de Mme Jouanno s'agissant de son amendement n° 653 rectifié.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. S'agissant des concessions autoroutières, il conviendrait en principe d'adopter des dispositifs visant à favoriser les véhicules propres, qui seraient mis en place dans le cadre d'un renouvellement du cahier des charges ou d'un nouveau cahier des charges.

Or je ne voudrais pas que ce type de mesures soit mis dans la balance par les sociétés d'autoroutes, notamment les sociétés d'autoroutes historiques, lesquelles sont actuellement sur la sellette. En effet, la Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence, mais aussi des parlementaires et des particuliers – certains mouvements de particuliers sont prêts à engager des actions de groupe – remettent en cause le système des concessions, eu égard à ce que ces sociétés ont payé et à ce qu'elles récoltent. Je ne souhaite donc pas que ce type de mesures vienne polluer le débat, en légitimant, en quelque sorte, un allongement des concessions.

Bien entendu, je ne m'opposerai pas à un amendement tel que celui-ci. Toutefois, je vous mets en garde, mes chers collègues : veillons à ce que les mesures que nous prenons ne soient pas utilisées comme prétextes dans un autre cadre.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. Je suis sensible aux arguments développés par notre collègue Évelyne Didier, mais compte tenu de la négociation actuellement en cours avec les sociétés d'autoroutes, il nous apparaît quelque peu superfétatoire de déposer cet amendement aujourd'hui. Pour autant, nous le voterons.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 731.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 9, et les amendements n° 464 rectifié *bis* et 653 rectifié n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 655 rectifié, présenté par Mme Jouanno, M. Guerriau et Mme Billon, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 1609 *quater* A du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi modifié :

a) Le deuxième alinéa est supprimé ;

b) Au quatrième alinéa, les mots : « dans la limite d'un seuil défini par décret en Conseil d'État » sont supprimés ;

2° Au dernier alinéa du II, les mots : « décret en Conseil d'État » sont remplacés par les mots : « délibération des collectivités ou groupements de collectivités intéressés ».

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Cet amendement récurrent vise à permettre aux collectivités territoriales d'expérimenter la mise en place de péages urbains, sujet qui, en général, suscite des réactions épidermiques.

À l'article 1^{er}, nous avons défendu un amendement de portée générale visant à permettre aux collectivités de procéder à des expérimentations dans tous les domaines de

leurs champs de compétence, afin de participer à la réalisation des objectifs fixés par le présent projet de loi. Celui-ci n'a pas été adopté.

Dans la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « loi Grenelle 2 », nous avons accepté le principe de la mise en place de péages urbains. Cette notion recouvre des réalités extrêmement diverses : le péage urbain n'est pas simplement un péage de rendement visant à créer un cordon autour d'une zone ; il sert aussi – et souvent – à limiter la pollution par une modulation des contributions en fonction du niveau de celle-ci et en cas de pics.

Cette solution me semble moins brutale et moins injuste que la situation qui prévaut actuellement par exemple à Paris, à savoir l'interdiction de circulation pure et simple pour certains véhicules. Cette mesure réglementaire est très brutale tant sur le plan social que sur le plan économique.

Le péage urbain, quant à lui, permet une totale modulation.

En outre, s'il déplaît, ce sont les élus responsables de sa mise en place qui, *in fine*, seront reconduits ou non dans leurs fonctions. Laissons-leur au moins cette liberté de pouvoir expérimenter ce type de dispositif.

Mes chers collègues, si jamais vous portez un intérêt particulier à ce sujet, je vous renvoie à une étude intéressante qu'y a consacrée en juillet 2014 l'ADEME : *État de l'art sur les péages urbains : objectifs recherchés, dispositifs mis en œuvre et impact sur la qualité de l'air*.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission a émis un avis défavorable.

J'adhère à l'objectif de faciliter la mise en place d'une mesure que j'avais moi-même introduite dans la loi Grenelle 2 en tant que rapporteur.

Mme Chantal Jouanno. Tout à fait !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. En revanche, ma chère collègue, je suis plus réservé sur le dispositif que vous proposez.

Juridiquement, cette expérimentation, conformément au droit positif en vigueur, doit être limitée dans le temps, même si je comprends bien que les investissements nécessités par la mise en place d'un péage urbain doivent pouvoir être amortis sur une durée supérieure à trois ans.

Peut-être faudrait-il revoir le dispositif dans son ensemble et supprimer son caractère expérimental.

Je rappelle les conditions dans lesquelles nous avons réussi à obtenir l'accord du Sénat – Charles Revet avait pris part à nos débats.

M. Charles Revet. Eh oui !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. À l'époque, nos discussions sur la création du péage urbain avaient montré, d'une part, que celui-ci fonctionnait déjà dans plusieurs villes européennes,...

Mme Chantal Jouanno. Oui !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. ... d'autre part, qu'aucune d'entre elles, même après un changement de majorité politique, ne l'avait jamais remis en cause.

Je souligne même que celui de Stockholm a été validé par un référendum.

Mme Chantal Jouanno. Effectivement !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Il existe toutes sortes de péages urbains : le péage urbain de zone, le péage urbain de cordon, le péage urbain d'axe, le péage urbain de pollution, etc. Tout dépend de l'objectif. À Milan, par exemple, a été mis en place un péage urbain de pollution : les véhicules les plus polluants ne peuvent plus entrer en ville. (*Mme Chantal Jouanno opine.*)

De même, les tarifications sont très différentes les unes des autres : cela va de 1,2 euro à Stockholm jusqu'à plus de 10 livres sterling à Londres. Par ailleurs, les horaires et les conditions d'application ne sont pas les mêmes.

Ainsi, chacun peut imaginer son type de péage, selon l'objectif.

Si le Parlement a accepté de voter le principe du péage urbain, c'est parce que, sur ma proposition, avaient été posées toute une série de conditions pour sa mise en place. Nous avons ainsi réussi à faire passer le message.

Bien que son principe soit donc inscrit dans la loi, aucun péage urbain n'a jamais été installé nulle part. Peut-être serait-il temps de revoir le dispositif dans son ensemble pour le rendre plus accessible à certaines agglomérations qui le souhaiteraient.

Mme Chantal Jouanno. Ce serait une démarche bienvenue !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Le premier bénéficiaire du péage urbain, paradoxalement, c'est l'automobiliste. Pourquoi ? Tout simplement, comme l'a montré l'exemple suédois, parce que la réduction de la circulation, en décongestionnant le trafic, permet de se déplacer plus rapidement.

Chaque matin, la radio annonce cent ou deux cents kilomètres de bouchons autour de Paris, ce qui a des incidences très importantes sur l'activité économique – on parle d'externalités négatives. Est-ce un mode de gestion efficace de la Cité ? Ce n'est pas certain. Nos collègues européens qui ont mis en place des péages urbains ont fait d'autres choix, sur lesquels ils ne sont pas revenus au final.

C'est pourquoi je suggère de revoir le dispositif tel que nous l'avons voté en 2010.

J'ajoute que la suppression de la référence au décret en Conseil d'État pose un problème de constitutionnalité ; il revient en effet au législateur de préciser le plafond du péage urbain.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour explication de vote.

Mme Chantal Jouanno. Je vais retirer mon amendement puisque le rapporteur pour avis s'est engagé – sauf erreur de ma part – à ce que ce dispositif soit retravaillé afin de le faire évoluer en supprimant tous les verrous juridiques qui le rendaient impraticable, et ce dans le but d'offrir cette liberté nouvelle aux collectivités. Mais comment allons-nous procéder ?

Mme la présidente. L'amendement n° 655 rectifié est retiré.

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. La commission du développement durable est notamment chargée des questions liées à la mobilité ; le sujet du péage urbain entre donc dans ses attributions.

Je l'ai dit et je le répète : je suis favorable à ce que l'on procède à une relecture de la loi de 2010, de manière à l'adapter au contexte de 2015 et aux évolutions qui sont survenues depuis lors. Il faudra sans doute que l'État nous accompagne dans cette démarche.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 816, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 283 *quinquies* du code des douanes, il est inséré un article 283-... ainsi rédigé :

« Art. 283-... – Une région peut instaurer une taxe additionnelle à la taxe mentionnée à l'article 269 sur des tronçons de route situés sur le territoire de la région. Le taux kilométrique de cette taxe additionnelle ne peut être supérieur à 0,10 euro par kilomètre. Le produit de la taxe additionnelle est affecté à la région sur le territoire de laquelle se trouve le tronçon de route taxé. »

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Nous avons déjà échangé à plusieurs reprises sur ce sujet extrêmement important et essentiel pour la crédibilité globale de ce projet de loi.

Vous le savez, madame la ministre, nous avons défendu jusqu'au bout le principe de l'écotaxe. Je ne reviens pas sur ce débat, qui est en partie derrière nous. Il n'en demeure pas moins que le Président de la République a quand même laissé la porte ouverte à une écotaxe régionalisée, à tout le moins à une taxe poids lourds en fonction des parcours, le terme écotaxe n'étant pas bon, car il pouvait donner l'impression d'une écologie punitive.

Nous en discussions avec certains collègues : certes, nous avons récupéré des recettes, mais toute idée de solidarité régionale et d'aménagement du territoire a disparu. Là est la faiblesse du nouveau mécanisme. Maintenant, tout le monde paie, les régions excentrées plus que ce qui était prévu avec l'écotaxe.

En tout état de cause, le trafic de transit – qui concerne plus particulièrement certaines régions – échappe dorénavant à toute taxation, alors que les véhicules en cause utilisent et usent nos routes.

L'écotaxe, parce qu'elle était régionalisée, était extrêmement intéressante pour un certain nombre de régions, car elle permettait justement de flécher ce trafic de transit. À présent, ce n'est plus possible. C'est pourquoi je propose, par cet amendement, d'autoriser les régions à instaurer une taxe additionnelle de 0,10 euro à la taxe mentionnée à l'article 269 du code des douanes sur des tronçons de route situés sur leur territoire.

Le Gouvernement a finalement abandonné l'écotaxe, pourtant voulue et défendue par un certain nombre de régions – notamment dans l'est de la France. Pourquoi a-t-il fermé la porte à toute possibilité ? Plutôt que de payer des

frais de dédommagement, peut-être eut-il mieux valu imaginer un système différent qui aurait pu être mis en place au moins dans quelques régions.

Cet amendement est finalement l'occasion de demander des explications au Gouvernement sur l'abandon de l'écotaxe.

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

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement, qui, néanmoins, a le mérite, madame la ministre, de soulever une nouvelle fois les contradictions entourant la suspension de l'écotaxe.

Cette taxe a été abandonnée par décision du Gouvernement. Le contrat signé avec Écomouv' a été résilié, ce qui prive l'État du dispositif technique de collecte de la taxe. Or cette décision aurait dû être validée par le Parlement ; les articles du code des douanes relatifs à cette taxe existent toujours.

Comme l'a rappelé opportunément notre collègue Ronan Dantec, le Président de la République a évoqué publiquement une mise en œuvre expérimentale. Dans ce contexte, je doute que l'amendement trouve une traduction concrète dans les faits : comment pourrait-on percevoir une taxe additionnelle si l'écotaxe elle-même n'existe plus ?

Madame la ministre, je saisis la perche que nous tend l'auteur de cet amendement pour demander au Gouvernement de clarifier cette situation. Les uns et les autres, nous évoquons ce sujet sans bien savoir quel sera l'avenir.

Monsieur Dantec, vous avez rappelé que les régions ne disposent pas aujourd'hui de ressources propres. Je ne suis pas certain que la loi relative à la transition énergétique soit le véhicule législatif approprié pour fixer à la fois le périmètre et leur offrir les compétences et les ressources y afférant. Ce pourrait être la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « loi NOTRe ».

Enfin, si une nouvelle taxe supplémentaire devait être instaurée dans les régions, il faudrait l'appliquer à enveloppe constante, ce qui exigerait un transfert en direction de la fiscalité carbone.

Si nous voulons effectivement avancer dans la transition énergétique, nous devons prendre ce genre de décisions. Toutefois, nous ne sommes pas obligés d'agir de but en blanc, comme un bulldozer. Nous pouvons donner des signaux progressivement pour faire évoluer la situation et par l'intermédiaire d'une contribution carbone, à l'instar de celle de la Suède qui a d'ailleurs produit de bons résultats, nous serons capables, en quelques années, de faire bouger les lignes.

En conclusion, nous sommes totalement défavorables à la création d'une taxe supplémentaire qui s'ajouterait à d'autres taxes. Dotons-nous d'une fiscalité carbone, mais cessons d'instaurer de nouvelles taxes !

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Je ne reviendrai pas sur le feuillet d'Écomouv',...

M. Ronan Dantec. Qui est derrière nous !

Mme Ségolène Royal, ministre. ... qui est en effet derrière nous. Lorsque le processus a été interrompu afin de stopper cette hémorragie financière, la question de l'expérimentation dans les régions a été évoquée, je pense notamment à l'Alsace, qui subit des transits de poids lourds.

M. Gérard Longuet. Exact!

Mme Ségolène Royal, ministre. L'idée de départ pour réformer l'écotaxe visait d'ailleurs à mettre en place le dispositif au moins dans les régions par lesquelles transitent les poids lourds.

M. Jean-Jacques Filleul. C'était en effet la première idée.

Mme Ségolène Royal, ministre. Puisque les autoroutes sont payantes en Allemagne pour les poids lourds, ils traversent l'Alsace et c'est un vrai problème.

Cette situation mérite d'être examinée de façon très approfondie et relève plutôt d'un projet de loi de finances. À mes yeux, il ne serait pas judicieux, au détour de ce texte relatif à la transition énergétique, de légiférer dans la précipitation. Cela risquerait de relancer la polémique, alors que les services de l'État mettent à l'abri les éléments techniques du dispositif 'Ecoumouv' pour parer à toute éventualité.

Par ailleurs, le système présente des coûts fixes d'une grande ampleur, y compris pour le fonctionnement des portiques. Je ne suis pas sûre que ce soit un service à rendre aux régions que de voter un tel dispositif, de surcroît au moment où elles sont en pleine restructuration.

D'abord, ce serait envoyer un signal sur les poids lourds. De plus, les entreprises de transport sont actuellement confrontées à un mouvement social, du fait des salaires et de la concurrence dans le secteur. Que se passerait-il si elles apprenaient que le Parlement a voté une nouvelle taxe, alors qu'on leur prélève depuis peu 4 centimes par litre de gazole en vue d'alimenter le fonds d'investissement des infrastructures de transports? D'une certaine façon, nous venons de mettre en place une fiscalité écologique, puisque l'écotaxe a été remplacée, sans frais, par les 4 centimes sur le diesel.

Je rappelle que, dans l'écotaxe, les coûts de fonctionnement et la rémunération de capitaux propres, y compris d'entreprises installées hors de France, s'élevaient à 25 %, montant qui aurait représenté, si j'ose dire, une évasion fiscale.

En l'occurrence, la taxation sur le gazole ne règle pas le problème des poids lourds de transit qui font le plein en Belgique, traversent toute la France sans prendre de carburant et refont le plein en Espagne. Il va falloir un jour traiter cette question, peut-être en instituant, comme l'a décidé l'Allemagne, une vignette aux frontières, mais pour tous les camions...

Mme Évelyne Didier. Ce serait plus simple!

Mme Ségolène Royal, ministre. ... car nous savons quelles sont les règles européennes.

Il faut poursuivre la réflexion sur la question du transit et des poids lourds qui ne paient rien sur le territoire national. Mais, pour la plupart des camions, le problème a été réglé avec la taxation de 4 centimes.

Je suis encline à suggérer le retrait de cet amendement. S'il a le mérite de poser le problème, il constituerait un signal assez catastrophique envers les entreprises du secteur, eu égard aux circonstances économiques qu'elles connaissent. Il entretiendrait une confusion car, alors qu'elles paient les 4 centimes, elles constateraient que le Sénat vient de voter une taxe.

M. Gérard Longuet. Le beurre et l'argent du beurre! (*Sourires.*)

Mme la présidente. Monsieur Dantec, l'amendement n° 816 est-il maintenu?

M. Ronan Dantec. J'ai bien entendu Mme la ministre et M. le rapporteur pour avis – je le remercie de son intervention. Pour éviter aux uns et aux autres toute difficulté au moment du vote, je vais retirer mon amendement.

Mme la ministre s'est engagée à revenir sur cette question. Or mon prochain amendement tend justement à demander au Gouvernement de déposer un rapport sur ce sujet. Aussi, je me tourne vers Mme Jouanno, qui a brillamment dit que nous demandions un trop grand nombre de rapports mais qui, hier, a défendu tout aussi brillamment le dépôt d'un rapport.

Mme Chantal Jouanno. C'était par solidarité de groupe!

M. Ronan Dantec. Peut-être, mais vous aviez signé l'amendement!

En l'occurrence, c'est un rapport important, car il existe un réel problème avec le transit de poids lourds étrangers en France. Quant au libellé de ce rapport, l'État a toute latitude pour le modifier.

Mes chers collègues, je vous invite à adopter mon amendement n° 817, afin que, par cohérence avec ce que vient de dire Mme la ministre, nous puissions disposer d'un document émanant du Gouvernement et qui précise la manière de procéder. Puisque vous avez pris l'engagement de revenir sur ce sujet, madame la ministre, nous pourrions trouver un consensus sur ce rapport, même si, je l'avoue, j'ai moi-même voté la suppression de certains rapports lors de séances précédentes. (*Sourires.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 816 est retiré.

L'amendement n° 817, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant le 1^{er} juillet 2015, le Gouvernement remet au Parlement un rapport détaillant la faisabilité et les modalités de création d'un péage de transit poids lourds à l'échelle régionale avec affectation de la recette nette aux régions pour financer leurs politiques de mobilité.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement a été défendu, madame la présidente.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement émet un avis tout à fait défavorable, d'abord parce que cet amendement est très bancal. Le transit de poids lourds, c'est un transit national, et non régional.

Par ailleurs, même si le transit pose des problèmes plus particuliers à certaines régions, nous n'allons pas pouvoir cumuler l'ensemble des taxes, car les 4 centimes qui sont prélevés concernent tous les camions. Vous savez comme moi, mesdames, messieurs les sénateurs, comment se passe la communication. Certes, il s'agit d'un rapport. Mais ce que l'on retiendra surtout, ce sont les termes « transit poids lourds à l'échelle régionale avec affectation de la recette nette aux régions pour financer leurs politiques de mobilité ».

Je ne souhaite vraiment pas que l'on improvise sur des questions fiscales (*M. Ronan Dantec s'exclame.*) concernant un sujet aussi sensible qui touche les entreprises de transport, en outre confrontées en ce moment à un mouvement social du fait de la concurrence très vive de certains pays. Je le rappelle, des chauffeurs de poids lourds sont aujourd'hui rémunérés en dessous du SMIC, parce que de très petites entreprises ne peuvent pas faire autrement et que d'autres entreprises qui pourraient faire autrement bénéficient d'un *dumping* social.

C'est donc un sujet extrêmement complexe. Le contexte actuel n'est pas propice au lancement dans la nature de mots comme « péage de transit poids lourds à l'échelle régionale... »

Je reconnais que le problème est réel. Il prendra place dans le projet de loi de finances, avec l'association des régions. Comme je l'ai dit tout à l'heure sur un autre sujet, la représentation nationale, dans le contexte actuel de décentralisation et de restructuration des régions, ne peut pas légiférer sans associer les régions et leur organisation à la réflexion et à la rédaction de textes qui concernent les collectivités territoriales. Vous y êtes particulièrement sensibles, mesdames, messieurs les sénateurs. Vous qui êtes la chambre des collectivités territoriales, vous comprendrez que l'on ne puisse pas rédiger des textes à l'insu des régions concernées, qui de surcroît seront dans quelque temps en période de campagne électorale et certains agiteront alors l'arrivée d'impôts nouveaux dans les régions.

Je recommande donc la plus grande prudence, par respect pour les collectivités territoriales concernées et pour les entreprises de transport, qui, je le répète, sont en grande difficulté actuellement.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Sur l'amendement n° 817, la commission émet un avis défavorable, madame la présidente.

Nous nous sommes déjà exprimés, les uns et les autres, sur la nécessité d'un rapport supplémentaire. Mme Jouanno a affirmé – je n'irai pas jusqu'à relire ce qu'elle a dit – que nos demandes de dépôt de rapport ne sont jamais satisfaites. Ce n'est pas tout à fait exact : il arrive que nous recevions des rapports.

M. Charles Revet. Pas beaucoup !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Pour autant, je ne crois pas que cela nous permettra de régler le problème.

De plus, au travers de cet amendement, mon cher collègue, vous affectez la recette nette aux régions. Nous avons soulevé, dans le cadre de cette transition énergétique, plusieurs problèmes concernant différents domaines. Or nous nous sommes rendu compte que nous ne pouvions pas, d'un coup de baguette magique, retenir telle ou telle solution.

Nous sommes donc convenus, sur toutes les travées, de la nécessité de procéder à une remise à plat d'un certain nombre de dossiers. Il me semble vraiment opportun de faire de même pour celui-ci. Certains orateurs l'ont dit, l'écotaxe a été installée à la demande des collectivités locales de la région Alsace : le Haut-Rhin, le Bas-Rhin, et peut-être même la Meurthe-et-Moselle, qui avaient constaté que les camions...

M. Gérard Longuet. Les routiers allemands !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. ... transitaient par la France au lieu de circuler en Allemagne. À partir de là, l'expérimentation a été assez longue à mettre en œuvre, et nous avons constaté par la suite tous ces errements, puisque, les uns après les autres, nous n'avons pas été capables d'instaurer cette écotaxe de manière rapide et efficace.

Madame la ministre, je constate que, d'un côté, vous avez augmenté la taxation sur le diesel de 4 centimes, ce qui n'a entraîné aucune dépense pour l'État...

Mme Chantal Jouanno. Ce n'est pas tout à fait exact !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. ... et que, de l'autre, les transporteurs ont fait preuve d'un grand sens des responsabilités, que je salue, car, en dépit de cette augmentation, ils ont compris que la nouvelle mesure pouvait être équilibrée.

C'est une bonne chose, mais, nous en avons déjà beaucoup discuté, les poids lourds en transit aujourd'hui ne sont pas « traités » par cette augmentation de 4 centimes de la taxation sur le gazole.

La remise à plat du dossier s'impose, car cette remarque revient à juste titre de tous côtés, à commencer par les poids lourds français qui s'étonnent de payer tandis que les camions étrangers traversent toute une région, voire la France entière, sans payer un centime !

C'est pourquoi je suis très favorable à un approfondissement de la réflexion sur le sujet, en associant les usagers et les transporteurs, les régions, ainsi que la commission du développement durable dont le président vient d'ailleurs de me donner son feu vert pour que, avec l'État, nous puissions avancer dans ce domaine.

Mme la présidente. Monsieur Dantec, l'amendement n° 817 est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. J'ai bien entendu les remarques pertinentes de M. le rapporteur pour avis et les propos de Mme la ministre selon lesquels le libellé de cet amendement donne en effet un signal précis dans un sens, risque d'être mal perçu en ce moment et le problème est plus complexe.

J'ai surtout bien entendu deux choses. D'une part, l'engagement de Mme la ministre de revenir vers nous avant l'examen de la loi de finances.

M. Charles Revet. Oh, là, là !

M. Ronan Dantec. Le délai imparti est donc assez court pour traiter cette question.

D'autre part, la proposition de M. le rapporteur pour avis – j'allais moi-même faire une proposition analogue – afin que, parallèlement aux travaux du Gouvernement, la commission du développement durable se saisisse de nouveau de cette question. Nous pourrions ainsi tenter de trouver une convergence entre les propositions gouvernementales et nos propres analyses avant l'examen du prochain projet de loi de finances.

Le débat aura été utile dans la mesure où nous sommes d'accord sur le tempo et pour flécher le problème du transit des poids lourds étrangers, qui ne participent pas au financement. Il y a peut-être là une recette supplémentaire pour les régions, qui ne grèverait pas le modèle économique du transport français. Celui-ci devra néanmoins évoluer. Nous ne sommes pas là pour le maintenir tel quel car on voit bien

à travers les difficultés que rencontrent un certain nombre d'entreprises qu'il est tout de même en grande difficulté. Et on a parlé du rail avant.

Dans ces conditions, je retire mon amendement, en espérant que nous tiendrons tous les délais que nous venons nous-mêmes de nous imposer.

Mme la présidente. L'amendement n° 817 est retiré.

Article 9 bis A

- ① I. – Après le 7° de la section V du chapitre II du titre I^{er} de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts, il est inséré un 7° bis ainsi rédigé :
- ② « 7° bis: Réduction d'impôt pour mise à disposition d'une flotte de vélos
- ③ « Art. 220 undecies A. – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés par la mise à disposition gratuite à leurs salariés, pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail, d'une flotte de vélos dans la limite de 25 % du prix d'achat de ladite flotte de vélos.
- ④ « II. – La réduction d'impôt s'impute sur l'impôt sur les sociétés dû par l'entreprise au titre de l'exercice au cours duquel les souscriptions en numéraire mentionnées au I ont été effectuées.
- ⑤ « Lorsque le montant de la réduction d'impôt excède le montant de l'impôt dû, le solde non imputé n'est ni restituable, ni reportable.
- ⑥ « III. – Un décret précise les modalités d'application du présent article, notamment les obligations déclaratives incombant aux entreprises. »
- ⑦ II. – (*Non modifié*) Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016.
- ⑧ III. – (*Non modifié*) La perte de recettes résultant pour l'État du I du présent article est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, sur l'article.

Mme Évelyne Didier. L'article 9 bis A instaure une réduction d'impôt sur les sociétés pour les entreprises qui mettent à disposition de leurs salariés une flotte de vélos.

Nous sommes réservés sur cette nouvelle réduction d'impôt pour les sociétés, puisque nous considérons que les entreprises devraient engager ce type de démarches, du reste très bénéfiques pour leur image, sans avoir forcément à bénéficier de tels avantages fiscaux.

De plus, il est vrai que la France, contrairement à d'autres pays européens, accuse un retard dans le développement des transports à vélo, et qu'il faut sûrement renforcer les infrastructures nécessaires à l'essor de ce type de transport : pistes cyclables, garages, espaces réservés devant les voitures aux feux tricolores, etc. Cela suppose que les collectivités engagent des mesures. Peut-être rencontreront-elles des difficultés dans la période de pénurie de financement actuelle. Cependant, depuis dix ans, les distances entre le travail et le domicile ne cessent d'augmenter,...

Mme Chantal Jouanno. C'est vrai !

Mme Évelyne Didier. ... ce qu'il conviendrait de prendre en considération.

M. Michel Le Scouarnec. Absolument !

Mme Évelyne Didier. Dans ce cas, la bicyclette est rarement la bonne solution.

Il serait plus utile pour l'ensemble des salariés de renforcer l'effort des entreprises au versement transport, comme nous l'avions proposé, afin de financer les transports en commun. Par ce biais, l'on peut prévoir toutes sortes de mesures de mobilité complémentaires et cohérentes. Voilà pourquoi nous ne soutenons pas ce dispositif.

Au reste, madame la ministre, nous sommes d'accord avec vous lorsque vous déclarez : « Une telle disposition relève du projet de loi de finances. En outre, il y a d'autres progrès sociaux à promouvoir dans les entreprises que de cibler une réduction d'impôt sur une flotte de vélos. »

M. Charles Revet. Ce n'est pas mal !

M. Jean-Pierre Bosino. Très bien !

Mme la présidente. L'amendement n° 255, présenté par M. Husson, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Gérard Longuet, au nom de la commission des finances.

M. Gérard Longuet, au nom de la commission des finances. En l'absence de M. Husson, je défends cet amendement, qui est présenté au nom de la commission des finances tout entière et dont l'objet est tout simplement de supprimer cet article, pour les excellentes raisons que Mme Évelyne Didier vient d'exposer.

M. Charles Revet. Belle concision, monsieur Longuet !

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Mes chers collègues, la commission du développement durable émet un avis défavorable. (*MM. Gérard Longuet et Charles Revet s'exclament.*)

M. Ronan Dantec. Très bien !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Cet amendement, présenté au nom de la commission des finances, vise à supprimer l'article 9 bis A, que l'Assemblée nationale a introduit dans le présent texte. Cet article crée une réduction d'impôt sur les sociétés pour les entreprises mettant gratuitement à disposition de leurs salariés une flotte de vélos.

La réduction d'impôt ne peut excéder 25 % du prix d'achat de ladite flotte. Or – je le rappelle car on a tendance à l'oublier ! – le vélo est un secteur à fort potentiel économique. Il produit chaque année 4,5 milliards d'euros de retombées économiques. Il représente 35 000 emplois. Voilà pourquoi un plan d'action pour les mobilités actives, à savoir le vélo et la marche, a été annoncé le 5 mars 2014. Ce programme comprend vingt-cinq mesures incitatives destinées à développer ces modes de circulations douces.

Le présent article doit être rapproché de l'article 13 bis, lequel instaure une indemnité kilométrique du vélo. À ce jour, le vélo est le seul moyen de transport qui ne bénéficie d'aucun dispositif incitatif.

J'ajoute que l'impact budgétaire d'une telle mesure ne serait, selon toute vraisemblance, que très limité.

M. Michel Bouvard. Mais c'est du ressort de la loi de finances !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Madame Didier, j'attire votre attention sur le fait que vous rejoignez en définitive la commission des finances et Bercy à propos d'un dossier traitant de transitions énergétiques concrètes. Il s'agit d'aider tous ceux qui, demain, prendront un vélo grâce à leur entreprise. C'est vrai, les recettes publiques s'en trouveront quelque peu amoindries. Mais si un plus grand nombre de Français font du vélo, les dépenses de l'assurance maladie seront moindres, c'est à peu près sûr !

M. Jean-Jacques Filleul. Très bien !

M. Charles Revet. Et les accidents de la route ?

Mme Catherine Procaccia. Il y aura plus d'accidents !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Je signale que les maladies cardio-vasculaires pèsent d'un poids certain sur les finances de la sécurité sociale, alors que les personnes qui font du vélo sont, en général, épargnées par ces affections.

Ne serait-ce que pour des raisons basement économiques et d'équilibre global du budget, cette mesure est pertinente.

Par ailleurs, cette disposition permet d'émettre un message fort en faveur du vélo et d'un mode de transport actif et doux. Là encore, il faut savoir ce que l'on veut ! Mettons en œuvre cette mesure, d'autant que son coût budgétaire est vraisemblablement très limité.

Enfin, en partant du principe que les entreprises ont les moyens de financer cette politique, Mme Didier suggère d'augmenter le montant du versement transport. Toutefois, ce modèle économique de financement des transports publics arrive aujourd'hui au bout de sa logique : le versement transport est à son maximum.

Mme Évelyne Didier. Non ! Pas partout !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. L'augmenter encore porterait une atteinte directe et immédiate aux entreprises, ce qui leur serait très dommageable. Je précise que nos voisins européens procèdent sans versement transport : ce système est presque une spécificité de la France !

M. Charles Revet. Dans ce cas, il faut le supprimer !

Mme Catherine Procaccia. Supprimons-le !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Le contribuable et les entreprises assument les deux tiers du coût des transports publics. Un tiers simplement est financé *via* la billettique. Il faudra, tôt ou tard, se poser un certain nombre de questions à ce propos...

Quoi qu'il en soit, dans le monde des transports, droite et gauche confondues, tous aboutissent à la même conclusion : on ne pourra pas continuer à développer les transports en commun, lesquels ont donné d'excellents résultats, notamment en matière de transfert modal, en conservant le modèle économique actuel. Celui-ci arrive au bout de sa logique.

Voilà pourquoi, je le répète, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement, qui tend, hélas ! à diffuser un message très négatif. (*M. Ronan Dantec applaudit.*)

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Mesdames, messieurs les sénateurs, à l'origine, le potentiel de montée en puissance du vélo pour les déplacements domicile-travail me laissait un peu dubitative.

Or, vous le savez sans doute, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME, a récemment publié les résultats d'une enquête expérimentale qui s'est déroulée du 1^{er} juin au 1^{er} novembre 2014. Cette étude portait sur 8 000 salariés répartis en dix-huit entreprises volontaires. Elle a été menée sur la base d'une indemnité de 0,25 euro par kilomètre. Ses résultats sont spectaculaires : on enregistre une hausse de 50 % de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail au sein des firmes qui ont pris part à l'expérimentation.

Dans ces entreprises, le nombre de personnes pratiquant le vélo a doublé et les salariés parcourent une distance supérieure, en moyenne, aux trajets constatés à l'échelle nationale.

M. Gérard Longuet. Combien de kilomètres ?

Mme Ségolène Royal, ministre. L'incitation financière apparaît comme un critère déclencheur pour les salariés concernés, et l'on observe une forte perméabilité entre les usagers des transports en commun et ceux du vélo. En d'autres termes, les deux moyens de transport sont souvent complémentaires.

M. Charles Revet. On met le vélo dans le train.

Mme Ségolène Royal, ministre. En conséquence, un véritable potentiel se fait jour.

Madame Didier, c'est vrai, cette mesure ne figurait pas à l'origine dans le texte du Gouvernement et, devant l'Assemblée nationale, j'ai insisté sur le fait que d'autres progrès sociaux méritaient d'être promus au sein des entreprises.

M. Charles Revet. Sûrement !

Mme Ségolène Royal, ministre. Cette disposition, qui constitue une avancée indéniable, a été introduite par la commission du développement durable du Sénat.

Je suis, en règle générale et dans ce cas particulier, très attentive à la position des commissions parlementaires, eu égard aux importants travaux qui la sous-tendent. Au reste, il n'aura pas échappé à la Haute Assemblée que je suis, sur ce texte, souvent en phase avec l'avis des rapporteurs.

J'ajoute qu'entre la lecture du présent projet de loi par l'Assemblée nationale et son examen par le Sénat, la feuille de route de la transition écologique, issue des travaux du Conseil national de la transition écologique, le CNTE, a été rendue publique par M. le Premier ministre. Cette feuille de route comprend précisément l'engagement de créer une réduction d'impôt pour les entreprises développant les transports propres, au rang desquels le vélo.

Pour l'ensemble de ces raisons, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard, pour explication de vote.

M. Michel Bouvard. Il ne s'agit pas de contester l'intérêt que pourrait présenter cette mesure en tant que telle mais de relever un problème de fond : nous devons nous astreindre à une certaine discipline en évitant l'adoption de mesures fiscales en dehors des lois de finances. En effet, en pareil cas, nous ne pouvons disposer d'une appréciation globale de l'effort à accomplir.

En continuant à créer un certain nombre de niches, l'on aboutit progressivement à un travail de sape des recettes publiques. En toute logique, ces dispositions fiscales doivent être appréciées dans leur ensemble!

À cet égard, la commission des finances est parfaitement fondée à considérer que cette disposition trouverait mieux sa place dans un projet de loi de finances. Nous pourrions disposer d'une vision globale de l'effort accompli par les pouvoirs publics en faveur du développement des circulations douces et des modes de transport propres par les entreprises.

Le coût de cette disposition, ainsi inscrite dans un projet de loi simple, ne fait l'objet d'aucune évaluation précise.

M. Gérard Longuet. Exact!

M. Michel Bouvard. Nous risquons d'en subir les conséquences à l'avenir!

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Mes chers collègues, les propos de Mme le ministre m'obligent à reprendre la parole.

En première lecture devant l'Assemblée nationale, le Gouvernement s'est exprimé contre cette disposition. À présent, il s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée. Aussi, il m'appartient de cultiver cette sagesse et de l'approfondir.

Tout d'abord, je me permets de reprendre l'argument invoqué à l'instant par mon excellent collègue Michel Bouvard – ce motif est sans doute le plus important de tous aux yeux de la commission des finances : les dispositions fiscales doivent être inscrites dans le budget et non au détour d'un autre texte de loi. C'est un point important et c'est une question de principe.

Ensuite, ainsi rédigée, cette disposition ne vise que les salariés du secteur privé et laisse de côté tous les salariés du secteur public. Ce n'est pas nécessairement une source d'injustice, mais c'est une source d'interrogation. Comment permettra-t-on aux salariés du secteur public d'accéder plus facilement au transport par vélocipède? (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

Enfin, il faut prendre en compte une autre forme d'inégalité entre les salariés. Certains d'entre eux se trouvent dans des bassins d'emploi fortement structurés par des transports collectifs. D'autres, à l'inverse, sont dans des territoires dépourvus de transports en commun.

Certaines régions ne présentent qu'une faible densité de population et les bassins d'emploi au sein desquels les entreprises recrutent sont très étendus – leur rayon peut atteindre plusieurs dizaines de kilomètres. Certains salariés bénéficient partant de la proximité, tandis que d'autres subissent les inconvénients liés à un très grand bassin d'emploi et ne peuvent, pour des raisons techniques, bénéficier de transports collectifs. Quoi qu'il en soit, les entreprises ne participent pas au financement de ces réseaux, étant donné qu'elles ne sont pas assujetties au versement transport.

Si nous sommes conscients du caractère sympathique et incitatif de cette mesure, nous souhaitons réellement qu'elle soit examinée au titre du projet de loi de finances. La voter dès à présent permettrait un effet d'annonce mais causerait bien des déceptions : peu d'entreprises mettront en œuvre cette mesure dans l'immédiat étant donné la difficulté que

présente la gestion d'un parc de vélos. De surcroît, – je le répète – une majorité de salariés se sentiraient exclus du champ d'application de cette mesure.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Vasselle, pour explication de vote.

M. Alain Vasselle. Je souscris largement aux analyses que viennent de développer MM. Bouvard et Longuet – je ne reviendrai pas sur les arguments qu'ils ont employés par souci d'éviter les redondances.

Je relèverai simplement un point dans le brillant plaidoyer de M. Nègre et un second point dans l'intervention de Mme Royal.

Monsieur le rapporteur pour avis, vous avez fait allusion aux économies que la pratique du vélo pourrait permettre au titre du budget de la sécurité sociale. À vos yeux, la protection sociale y trouverait son compte.

Ce peut être un espoir et une espérance, mais je ne suis pas persuadé qu'il en aille ainsi. Certes, ces moyens de transport tendent à réduire le nombre d'automobiles au sein de nos agglomérations. Mais celles et ceux qui pratiquent le vélo en zone urbaine respirent toutes sortes de gaz toxiques le long des voies de circulation qu'ils empruntent. Je ne suis pas persuadé que ce soit très bénéfique pour leur santé!

Mme Chantal Jouanno. C'est précisément le problème des voitures!

M. Alain Vasselle. La situation diffère sans doute selon que l'on se trouve en province ou à Paris.

Par ailleurs, le vélo et, plus généralement, l'exercice physique permettent de lutter contre l'obésité et d'aider celles et ceux qui souffrent du diabète à contenir ce mal.

Toutefois, de telles affirmations exigeraient des évaluations préalables.

Concernant les propos de Mme la ministre, je relève avec plaisir la nouvelle jurisprudence qui préside aux avis du Gouvernement sur les amendements qui ont reçu un avis favorable d'une commission, particulièrement celle du développement durable : cet avis entraîne automatiquement un avis de sagesse du Gouvernement.

M. Charles Revet. C'est plutôt positif!

Mme Chantal Jouanno. C'est une reconnaissance de la qualité du travail de la commission.

M. Alain Vasselle. Monsieur le rapporteur pour avis, ne vous privez pas de soutenir de nombreux amendements, vous êtes presque assuré d'obtenir des avis de sagesse du Gouvernement! (*Sourires. – Mme Catherine Procaccia applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. À mes collègues de la commission des finances, qui ont parfois tendance à prendre leurs désirs pour des réalités, je rappellerai qu'aucune règle ne prévoit que les dispositions ayant un impact financier soient du ressort exclusif de la loi de finances.

M. Michel Bouvard. Nous avons essayé d'imposer cela dans la LOLF, mais en vain!

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. Cette volonté s'est fait jour à plusieurs reprises. En 2011, le gouvernement de M. Fillon avait tenté de faire adopter une telle règle ici, dans le projet de loi constitutionnelle dit « règle d'or ».

J'étais à l'époque membre de la commission des affaires économiques, présidée par Jean-Paul Emorine. Avec les membres de toutes les autres commissions, celui-ci s'était mobilisé pour éviter cela.

Malgré la véhémence bien connue du président Marini,...

M. Gérard Longuet. Il était alors rapporteur général.

M. Hervé Maurey, *président de la commission du développement durable.* ... qui officiait à l'époque jusque dans les travées pour essayer de nous convaincre du bien-fondé du dispositif, le Sénat avait clairement refusé que seule la commission des finances puisse avoir quelques visions relatives aux dispositions d'impact financier. Aussi, je tiens à le rappeler, il n'y a pas de monopole des lois de finances concernant les dispositions qui ont un impact financier. *(Applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste. – Mme Chantal Jouanno applaudit également.)*

M. Ronan Dantec. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* J'ai écouté attentivement nos excellents collègues Longuet et Bouvard, mais je ne peux que faire miens les propos du président Maurey. La vision de la commission du développement durable est en effet orientée vers le développement durable. C'est bien sa mission que d'essayer de faire bouger les lignes.

Compte tenu de son coût – qui est vraisemblablement très limité –, des avantages induits par la pratique du vélo et du signal que nous émettrions en l'adoptant, cette mesure nous paraît très opportune.

Enfin, j'adresse une remarque à notre cher collègue Alain Vasselle, qui m'a trouvé convaincu s'agissant de ce que je disais – lui aussi était convaincu concernant ses propos. Pour ce qui est de la pollution de l'air, il attirait notre attention sur la santé du cycliste qui pédale en milieu urbain pollué. Le plus exposé, toutefois, c'est l'automobiliste. Toutes les études indiquent que la pollution est plus importante dans l'habitat de nos véhicules que dans la rue elle-même.

M. Roland Courteau. C'est clair !

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

Mme Ségolène Royal, *ministre.* Je voudrais faire deux observations. La première concerne le dialogue entre le Gouvernement et le Sénat. Vous pourriez vous féliciter de l'écoute du Gouvernement !

M. Charles Revet. C'est vrai !

Mme Ségolène Royal, *ministre.* J'y mets un point d'honneur. Je considère que mon devoir est d'écouter et de coconstruire ce texte, en particulier quand il apparaît que, dans les travaux de votre commission, chacun a fait un effort pour dépasser les clivages politiques et nous épargner les postures politiciennes. Personne n'a cherché à écraser l'autre parce qu'il n'était pas membre du même parti. C'est là une qualité intrinsèque du développement durable. Le Grenelle avait d'ailleurs été adopté à l'unanimité. Il me semble de ma responsabilité d'essayer de coconstruire la loi autant que possible, en tenant compte des avis des uns et des autres pour avancer.

Ce texte est un texte d'équilibre. J'ai passé des heures et des heures en arbitrages interministériels, en explications aux lobbies de toutes natures, qui ont toujours peur du change-

ment. Nous devons unir nos énergies – sans jeu de mots, mais le terme tombe bien ! – et nos forces pour essayer d'y voir clair, d'être objectif et juste, et pour anticiper.

Il s'agit en effet d'anticiper, ce qui est toujours mal compris. Chaque fois que votre commission y parvient mieux que le Gouvernement, ou mieux que moi-même, eu égard à mes propres contraintes, je m'en réjouis et je m'appuie sur cette dynamique pour continuer à avancer.

Je fais part de mes avis avec beaucoup de sincérité et d'honnêteté, même quand je sais à l'avance que votre vote ne me sera pas acquis. Je ne cherche jamais, devant vous, à aller dans le sens du vent en adaptant mon propos pour ne pas être contredite par le vote. Je m'exprime avec clarté et authenticité afin que chacun puisse se positionner.

Cela ne me gêne pas que, dans vos explications de vote, vous ayez repris les déclarations devant l'Assemblée nationale dans lesquelles je m'opposais à cet amendement. À ce moment-là, oui, il me semblait que, dans la hiérarchie des préoccupations sociales, un autre signal était attendu.

J'ai ensuite réfléchi, je vous ai expliqué tout à l'heure pourquoi je tenais compte des travaux de votre commission, j'ai pris connaissance des résultats des expérimentations de l'ADEME et du contenu de la feuille de route, et il ne m'a pas semblé cohérent avec ma responsabilité de ministre de l'écologie de reculer sur une disposition acquise par un vote à l'Assemblée nationale, même si elle n'est pas tout à fait conforme à mon opinion.

Seconde observation : attention à l'effet d'annonce. Je respecte votre point de vue, qui était le mien à l'Assemblée nationale, mais si cet amendement était adopté, on annoncerait que le Sénat a supprimé la réduction d'impôt aux entreprises qui mettent des vélos à disposition de leurs salariés. *(M. Jean-Claude Requier s'exclame.)* Ce ne serait pas un bon signe.

Le fait de créer un avantage n'est pas symétrique au fait de le retirer. Il est fascinant de constater que l'information circule très vite dans le domaine de l'écologie et de l'environnement. Les comportements s'adaptent très rapidement : après le vote à l'Assemblée nationale, les entreprises ont commencé à faire des plans et à demander à leurs salariés s'ils étaient intéressés par des vélos, les vendeurs de vélos ont commencé à démarcher les entreprises et à proposer des prix promotionnels, etc.

J'ai été très surprise de la vitesse à laquelle circulait l'information, avec les réseaux sociaux et internet. Les mécaniques se mettent très rapidement en place !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 255.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 9 bis A.

(L'article 9 bis A est adopté.)

M. Gérard Longuet. Des vélos pour tout le monde !

Article 9 bis

- ① L'État définit une stratégie pour le développement de la mobilité propre. Cette stratégie concerne :

- ② 1° Le développement des véhicules propres définis au 1° de l'article L. 224-6 du code de l'environnement, dans sa rédaction résultant de l'article 9 de la présente loi, et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant ;
- ③ 2° L'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules ;
- ④ 3° Les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ;
- ⑤ 4° Le développement de l'autopartage et du covoiturage ;
- ⑥ 5° L'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises.
- ⑦ Cette stratégie est fixée par voie réglementaire.
- ⑧ Elle comporte une évaluation de l'offre existante de mobilité propre chiffrée et ventilée par type d'infrastructures et fixe, aux horizons de la programmation pluriannuelle de l'énergie, mentionnée à l'article L. 141-1 du code de l'énergie, dans sa rédaction résultant de l'article 49 de la présente loi, dont elle constitue un volet annexé, des objectifs de développement des véhicules, des infrastructures, de l'intermodalité et des taux de remplissage des véhicules de marchandises. Elle définit les territoires et les réseaux routiers prioritaires pour le développement de la mobilité propre, en particulier en termes d'infrastructures, cohérents avec une stratégie ciblée de déploiement de certains types de véhicules propres.
- ⑨ Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil national de la transition énergétique, puis la transmet au Parlement.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 453 est présenté par M. Vial.

L'amendement n° 808 est présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle détermine notamment le cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes.

L'amendement n° 453 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 808.

M. Ronan Dantec. Pour soutenir les carburants routiers autres que le gazole et le supercarburant ainsi que le gaz naturel liquéfié maritime ou fluvial, l'État doit assurer les entreprises de son soutien et d'une stabilité indispensable en matière d'investissement.

De plus, le 28 octobre dernier, la directive européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs était publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elle précise que l'absence de développement harmonisé d'infrastructures pour les carburants alternatifs empêche la réalisation des économies d'échelle sur le plan de l'offre et ne permet pas aux utilisateurs d'être mobiles à l'échelle de l'Union.

Le texte préconise notamment l'adoption d'un plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie énoncée dans la communication intitulée « Énergie propre et transports : la stratégie européenne en matière de carburants de substitution ».

Le présent amendement vise donc à doter le pays d'une stratégie claire de déploiement des infrastructures nécessaires à ces investissements, aussi bien vis-à-vis des entreprises qu'au regard des obligations européennes.

Ladislas Poniatowski l'a dit avant-hier, ce débat souffre d'une faiblesse : la cohérence européenne y est peu mise en avant. Or, aujourd'hui, si la transition énergétique représente un enjeu national – nous sommes même plutôt en retard par rapport à d'autres pays européens –, elle se met également en place dans le cadre d'une vision globale au niveau européen.

Cet amendement vise précisément à intégrer cette logique européenne, faute de quoi nous rencontrerons des difficultés en matière d'infrastructures de carburants alternatifs. Il s'agit en effet d'une directive européenne.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission souhaite le retrait de cet amendement ; à défaut, elle y serait défavorable.

Cet amendement prévoit que la stratégie pour la mobilité propre doit fixer le cadre national d'action pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes.

Cela renvoie encore au débat sur la définition des véhicules propres, qui incluent les véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs dès lors qu'ils sont faiblement émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Cet amendement est donc satisfait par l'alinéa 2 de l'article 9 *bis*, qui prévoit déjà que la stratégie concerne « le développement des véhicules propres et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant ».

Comme nous avons la chance de bénéficier de la présence de Mme la ministre parmi nous, nous pouvons lui faire part de l'inquiétude que cet amendement laisse apparaître : n'y aura-t-il d'infrastructure que pour les véhicules électriques, ou cela concernera-t-il également l'avitaillement en carburants alternatifs comme le gaz, l'hydrogène, et d'autres ?

Il faudrait, madame la ministre, rassurer les collègues présents qui aimeraient vous entendre dire que le choix sera neutre et équilibré.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement est certes déjà satisfait par le 1° de l'article 9 *bis*, mais il me semble malgré tout opportun, car il contribue à la transposition de la directive du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Même si la rédaction est un peu redondante sur ce point, le Gouvernement émet un avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 808.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte l'amendement.)

Mme la présidente. L'amendement n° 656 rectifié, présenté par Mme Jouanno, MM. Guerriau et Tandonnet et Mmes Billon et Doineau, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Rédiger ainsi cet alinéa :

4° Le développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'autopartage ou le covoiturage ;

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Cet amendement a trait à la stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre.

L'article 9 *bis*, tel qu'il est actuellement rédigé, vise le développement de l'autopartage et du covoiturage. Nous proposons de parler plutôt du « développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'autopartage ou le covoiturage », c'est-à-dire de tous les modes de transport individuels de pair à pair qui se développent de manière spontanée et qui sont liés à la créativité de nos concitoyens. Ces modes de transport prennent actuellement la forme du covoiturage et de l'autopartage, mais l'on peut imaginer bien d'autres initiatives à l'avenir.

J'insiste sur l'opportunité de ces systèmes de covoiturage, qui constituent un très bon moyen d'économiser de l'énergie, de l'argent, voire du temps. De plus, ces systèmes, qui sont actuellement en plein développement pour diverses raisons, notamment la crise que nous traversons, coûtent bien moins cher que d'autres dispositifs.

Si l'on considère les déplacements interurbains, et plus particulièrement les trajets entre le domicile et le lieu de travail, on constate, dans 90 % des cas, qu'il n'y a qu'une seule personne par véhicule. C'est pourquoi, je le redis, nous devons favoriser toutes les mesures visant à économiser de l'énergie, du temps et de l'argent.

L'expression « modes de transports collaboratifs » est plus large que le covoiturage et l'autopartage.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Madame Jouanno, vous dites que l'expression « modes de transports collaboratifs » est plus large que le covoiturage et l'autopartage, mais j'aimerais que vous précisez votre pensée.

En tout état de cause, la commission du développement durable a émis un avis favorable sur votre amendement. (Mme Catherine Procaccia s'exclame.) En matière de développement durable, nous essayons de faire bouger les lignes. L'autopartage et le covoiturage, qui n'existaient quasiment pas en France il y a dix ans, contrairement à d'autres pays voisins, se développent aujourd'hui à la vitesse grand V, à tel point que certains investisseurs parient sur ce mode de transport.

Comme vous l'avez souligné, – c'est très important ! – sans aucun denier public, on obtient sur le terrain des résultats particulièrement intéressants. Voilà des dispositifs efficaces, astucieux et qui, pour une fois, ne coûtent rien à l'État.

Ce sont les raisons pour lesquelles la commission est tout à fait favorable à cet amendement. Toutefois, je vous saurais gré, ma chère collègue, je le redis, de bien vouloir nous dire à quoi vous pensez exactement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Les systèmes collaboratifs, les transports collaboratifs ou l'économie collaborative regroupent tous les systèmes qui se développent entre particuliers ; le covoiturage en est un exemple. Mais se multiplient aussi des systèmes de location de voitures entre particuliers, domaine dans lequel la MAIF, notamment, investit aujourd'hui énormément.

En l'occurrence, le dispositif est centré sur la voiture, mais on peut tout aussi bien imaginer d'autres systèmes collaboratifs avec d'autres modes de transport. Les modes de transports collaboratifs sont une expression générique, utilisée pour parler de l'ensemble des dispositifs qui s'intègrent dans l'économie collaborative. Mais je ne sais pas si ces termes ont une valeur juridique.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Merci, ma chère collègue !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 656 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 391 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol et Fortassin, Mmes Laborde et Malherbe et MM. Mézard et Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle comporte obligatoirement un volet dédié aux territoires hyper-ruraux.

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement, inspiré par notre collègue Alain Bertrand, vise à intégrer dans l'élaboration de la stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre un volet relatif aux territoires hyper-ruraux. Cette déclinaison paraît nécessaire.

Dans ces territoires, nous sommes loin de la trilogie « bobo-vélo-braséro » ! (Rires.)

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission demande à notre collègue de bien vouloir retirer son amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

Cet amendement prévoit que la stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre comporte obligatoirement, j'y insiste, un volet dédié aux territoires hyper-ruraux.

On peut partager l'objectif visé par les auteurs de cet amendement. Les territoires les plus ruraux comportent des particularités qu'il convient de prendre en compte pour le développement de la mobilité propre. Leurs contraintes ne sont pas, il est vrai, les mêmes qu'ailleurs. Toutefois, la

commission estime que cette préoccupation est déjà satisfaite à l'alinéa 8 de l'article, aux termes duquel la stratégie nationale définit des territoires et des réseaux routiers prioritaires.

C'est pourquoi il ne faut peut-être pas alourdir exagérément la loi.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Pour les raisons avancées précédemment, il ne faut pas stigmatiser l'hyper-ruralité; celle-ci est déjà très intégrée dans ce projet de loi.

Aussi, je vous suggère, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer votre amendement; à défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable, même si j'ai beaucoup d'estime l'hyper-ruralité... et pour vous aussi, monsieur Requier. (*Sourires.*)

Mme la présidente. Monsieur Requier, l'amendement n° 391 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Requier. Notre collègue Alain Bertrand a déposé de nombreux amendements concernant l'hyper-ruralité. À l'instar des amendements précédents, après avoir présenté cet amendement, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 391 rectifié est retiré.

L'amendement n° 150, présenté par M. Montaugé, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La stratégie de développement de la mobilité propre vise au maillage équilibré des territoires ruraux par l'implantation, à titre expérimental d'abord, de points de charge rapide à une distance les uns des autres fixée par décret, sur les routes nationales et départementales.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 9 *bis*, modifié.

(*L'article 9 bis est adopté.*)

Article additionnel après l'article 9 *bis*

Mme la présidente. L'amendement n° 633 rectifié, présenté par M. Bouvard, est ainsi libellé :

Après l'article 9 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 318-1 du code de la route, il est inséré un article L. 318-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 318-1-... – Sur les ouvrages routiers et autoroutiers de franchissement des Alpes vers l'Italie, les véhicules de poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes respectent les normes environnementales permettant une réception communautaire au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

« Une autorisation de passage pour le franchissement des Alpes, valable pour une durée de deux ans, est délivrée après contrôle à chaque véhicule respectant les normes d'émission.

« Le niveau de normes à respecter correspond aux valeurs limites que les émissions de gaz et particules polluants ne doivent pas excéder pour permettre une réception communautaire du véhicule au 1^{er} janvier de l'antépénultième année précédant la demande de l'autorisation de passage.

« Des contrôles périodiques sont effectués par les services de l'État sur les routes d'accès aux cols du Mont-Cenis, de Montgenèvre, du Lautaret et du col de Tende et sur les accès au tunnel du Mont-Blanc et de Fréjus. En cas d'infraction, les véhicules ne respectant pas les normes antipollution se voient appliquer une amende majorée de 100 % par rapport à celle prévue par le code de la route pour non-respect des dispositions relatives à la limitation des émissions polluantes, ainsi que l'immobilisation du véhicule. »

II. – Un bilan de l'application du présent article est mis en œuvre trois ans après son entrée en vigueur, afin, en particulier, d'examiner l'efficacité des mesures prévues pour limiter les émissions de gaz polluants.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Le Gouvernement a pris des initiatives claires en faveur du report modal dans les Alpes avec, notamment, dans les semaines qui viennent, le sommet franco-italien : le Président de la République et le Premier ministre ont confirmé la priorité donnée à la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

D'ici à la mise en service de cette liaison ferroviaire, se pose un problème de transit routier dans l'ensemble de la chaîne alpine, y compris, d'ailleurs, sur la façade littorale, au niveau de Vintimille, avec un certain nombre de véhicules dont le niveau de pollution n'est pas du tout satisfaisant.

Au travers de cet amendement, il s'agit d'éliminer progressivement du transit alpin les véhicules les plus polluants.

Cet amendement est déposé dans un contexte particulier : en 2014, l'État français, en liaison avec l'État italien, a arrêté des mesures d'interdiction du passage des poids lourds des plus polluants qui sont différentes pour les tunnels de Fréjus, sur l'itinéraire de la vallée de la Maurienne, et du Mont-Blanc, sur l'itinéraire de la vallée de Chamonix.

Concernant le tunnel de Fréjus, les Euro 1 sont interdits, mais les Euro 2 et les Euro 3 peuvent passer, contrairement au tunnel du Mont-Blanc, où le seuil minimal pour passer est l'Euro 3.

Depuis le 18 juillet 2014, un arrêté préfectoral a prévu la possibilité de faire passer les véhicules inférieurs à l'Euro 4, interdits au tunnel du Mont-Blanc, par le tunnel de Fréjus. Cette situation a évidemment créé une émotion dans les vallées alpines, qui sont aux portes des plus grands parcs nationaux. Se pose là un problème d'équité de traitement entre ces deux tunnels.

D'ailleurs, l'amendement que je défends a été déposé en commun accord avec mon collègue Cyril Pellevat, qui, pour des raisons techniques, n'a pas pu le cosigner. De plus, hier, lors de la réunion de l'Assemblée des pays de Savoie, l'ensemble des conseillers généraux des deux départements savoyards ont demandé à l'unanimité une harmonisation des mesures de transit sur l'ensemble de la chaîne alpine.

L'amendement tel qu'il est rédigé prévoit aussi que les dispositions applicables pour les tunnels aient aussi vocation à être appliquées aux autres itinéraires, notamment sur celui du col du Lautaret, qui est souvent un itinéraire de déviation pour les camions les plus polluants.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

On ne peut que partager les préoccupations qui sont les vôtres, mon cher collègue. La région des Alpes est malheureusement régulièrement confrontée à des épisodes de pollution majeurs, qui appellent effectivement une réaction. D'ailleurs, vous avez eu l'amabilité de dire que sont concernées non seulement la chaîne des Alpes du Nord, mais également celle des Alpes maritimes, avec des pollutions majeures sur le littoral. J'ai d'ailleurs déposé moi-même un amendement qui relève du même esprit.

Madame la ministre, le problème qui se pose est récurrent.

Comme vous l'avez relevé, mon cher collègue, on assiste, à juste raison, à une levée de fourches eu égard à la pollution et, surtout, à l'ampleur du trafic routier qui traverse la chaîne alpine, de la mer au lac Léman.

Vous avez avancé un argument technique en quelque sorte : il faudrait passer par le contrôle de pollution pour faire faire baisser l'ampleur du trafic routier. Mais rien n'est moins sûr.

M. Michel Bouvard. Il s'agit des véhicules les plus polluants !
M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Si les véhicules répondent aux normes exigées, on ne réglera pas l'essentiel du problème qu'est l'absence de transfert modal, notamment sur la voie maritime.

On ne pourra réduire l'ampleur du trafic routier que si l'on offre, dans le même temps, *volens nolens*, aux transporteurs une alternative, en mettant en place une politique volontariste qui, selon moi, a été jusqu'à présent insuffisante. Nous devrions nous mobiliser davantage en ce sens. Les entreprises seraient alors sans doute plus facilement à l'écoute, car on ne peut pas bloquer le trafic alpin.

Certes, on peut agir sur les normes anti-pollution, mais c'est un argument indirect, dont les effets seront limités, ne serait-ce que dans le temps, puisque les transporteurs s'adapteront. Ce n'est pas ainsi que nous pourrions atteindre l'objectif que vous recherchez, et que nous recherchons aussi, à savoir diminuer le trafic routier global en le transférant soit sur le ferroviaire – c'est la liaison Lyon-Turin, mais sa mise en place nécessitera encore quelques années –, soit vers quelque chose qui existe déjà, mais qui fonctionne de manière trop limitée, madame la ministre.

Je souhaite qu'on engage une réflexion sur ce sujet avec l'État – alors que l'on parle aujourd'hui de revoir les concessions autoroutières, c'est le moment ou jamais, mes chers collègues ! – pour remettre à plat ce dossier en ayant une vision globale, madame la ministre, de la mer Méditerranée jusqu'au lac Léman.

Je partage totalement les objectifs poursuivis par notre collègue Bouvard. Aussi, je souhaite que nous nous réunissions pour faire avancer ce dossier. En effet, – ce n'est pas notre collègue qui me démentira ! – cela fait quinze ans que j'entends parler de ce problème ! Or qu'a-t-on fait pendant

ces quinze ans ? Le trafic routier ne cesse de croître. Peut-être pourra-t-on limiter ponctuellement et provisoirement un peu la casse, pendant un ou deux ans, le temps que les constructeurs s'adaptent...

M. Jean-Jacques Filleul. C'est intéressant, mais c'est trop long !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Mon cher collègue, j'attire votre attention sur le fait qu'on parle des autoroutes maritimes une fois tous les quinze ans ! Vous devriez me soutenir (*M. Michel Bouvard rit.*), notamment pour que notre collègue Michel Bouvard soit heureux ! (*Sourires. – Mme Chantal Jouanno applaudit.*)

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je partage vos préoccupations. Nous parlons des autoroutes maritimes depuis quinze ans, et nous n'en voyons pas la couleur ! Il faudrait commencer à s'engager pour les réaliser.

Monsieur le sénateur, vous soulevez un problème majeur, qui réclame une solution. Il a d'ailleurs été évoqué tout à l'heure à l'occasion de l'examen d'un autre amendement.

Quel est l'impact d'une telle mesure ? D'abord, 16 % du trafic actuel de poids lourds serait interdit dans le tunnel du Mont-Blanc, 21 % dans le tunnel de Fréjus. Une action unilatérale tomberait sous le coup de l'interdiction d'entraver la libre circulation des marchandises au sein de l'Union européenne.

Cependant, des décisions bilatérales franco-italiennes ont déjà été prises, en accord avec le gouvernement italien et dans le cadre des conventions internationales relatives à ces deux tunnels. La circulation des poids lourds de classe Euro 0, Euro 1 et Euro 2 est déjà interdite dans le tunnel du Mont-Blanc, et la circulation de ceux de classe Euro 0, et prochainement Euro 1, est interdite dans le tunnel de Fréjus.

J'ai pris acte de la réalité du problème. Je vous propose de retirer votre amendement, et je prends l'engagement devant vous d'inscrire ce point à l'ordre du jour du sommet franco-italien qui aura lieu à Paris le 24 février prochain.

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

M. Michel Bouvard. Je suis pleinement satisfait de la réponse de Mme la ministre. L'aspect technique sur l'ampleur des trafics visés ne m'avait pas échappé : c'est bien entendu un amendement d'appel.

Voici l'idée : chaque fois que cela est possible, il faut remonter d'un niveau de classe polluante de poids lourds, et ainsi éliminer progressivement les camions les plus polluants ; ce dans l'attente de la montée en puissance des solutions alternatives, dont la ligne Lyon-Turin fait partie.

J'attire votre attention, madame la ministre, sur le fait que les deux grandes vallées nord-alpines ne sont pas traitées de la même manière. C'est un problème d'image – pensez au tourisme – et d'équité, notamment pour la Maurienne, qui accueille le plus ancien de nos parcs nationaux. L'harmonisation du traitement sur l'ensemble de la chaîne alpine serait une excellente chose. Je vous remercie du message que vous pourrez porter en ce sens lors du sommet franco-italien.

L'amendement est donc retiré.

Mme la présidente. L'amendement n° 633 rectifié est retiré.

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. J'ai bien entendu vos propos, madame la ministre, qui satisfont M. Michel Bouvard. Je souhaiterais cependant que vous soyez plus précise.

Mon collègue souligne que la question concerne une région qui s'étend de la mer Méditerranée jusqu'au lac Léman. Je ne souhaite pas de report de trafic de certaines classes de camions sur le sud, qui est déjà très chargé ! Je demande que ces poids lourds, dans le cadre de la convention et de la rencontre franco-italiennes, soient interdits sur l'ensemble de la chaîne, y compris sur l'A 8, qui traverse les Alpes-Maritimes et où transitent 600 000 poids lourds ! Que vous suspendiez ces camions quelque part, vous les retrouvez ailleurs : ...

M. Yves Pozzo di Borgo. Voilà !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. ... c'est le principe des vases communicants. Ce principe ne nous convient pas, nous sommes déjà submergés par plus de 50 % du trafic de poids lourds.

Il faut trouver un système – et là mon collègue et moi-même nous rejoignons – qui, à l'instar d'un amendement d'ailleurs adopté ce matin, prévoit un traitement harmonisé et équilibré, et non pas enlève d'un côté pour ajouter de l'autre.

Article 10

- ① I. – Le développement et la diffusion de moyens de transport à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées.
- ② Afin de permettre l'accès du plus grand nombre aux points de charge de tous types de véhicules électriques et hybrides rechargeables, la France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge installés sur les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels.
- ③ Les différents leviers permettant le déploiement de ces points de charge sont prévus par la stratégie pour le développement de la mobilité propre, prévue à l'article 9 *bis* de la présente loi. Ce déploiement est notamment favorisé en incitant les collectivités territoriales à poursuivre leurs plans de développement, en encourageant l'installation des points de charge dans les bâtiments tertiaires et dans les bâtiments d'habitation et en accompagnant les initiatives privées visant à la mise en place d'un réseau à caractère national accessible, complémentaire du déploiement assuré par les collectivités territoriales.
- ④ L'utilisation mutualisée des points de charge par des véhicules électriques, en particulier dans le cadre de l'autopartage ou du covoiturage, est favorisée afin d'assurer une utilisation optimale de ces points de charge et la mise à disposition de véhicules électriques à un nombre élargi de personnes.

- ⑤ I *bis*. – (Non modifié) Le développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées.
- ⑥ Afin de permettre le recours du plus grand nombre à ces mobilités, la France se fixe un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos.
- ⑦ Ces mobilités sont favorisées en incitant les collectivités territoriales à poursuivre la mise en œuvre de leurs plans de développement.
- ⑧ II. – L'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rédigé :
 - ⑨ « Art. L. 111-5-2. – I. – Toute personne qui construit :
 - ⑩ « 1° Un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé ;
 - ⑪ « 2° Ou un bâtiment à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinées aux salariés,
 - ⑫ « le dote des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.
 - ⑬ « I *bis*. – Toute personne qui construit :
 - ⑭ « 1° Un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;
 - ⑮ « 2° Ou un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle,
 - ⑯ « le dote des infrastructures permettant le stationnement des vélos.
 - ⑰ « II. – Toute personne qui construit :
 - ⑱ « 1° Un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;
 - ⑲ « 2° Un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;
 - ⑳ « 3° Un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;
 - ㉑ « 4° Ou un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle,
 - ㉒ « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.
 - ㉓ « Pour les ensembles d'habitation, cette installation permet un décompte individualisé de la consommation d'électricité.
 - ㉔ « Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des

bâtiments. Il fixe également les caractéristiques minimales des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. »

- 25 III. – L'article L. 111-5-4 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rédigé :
- 26 « Art. L. 111-5-4. – Toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe :
- 27 « 1° À un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;
- 28 « 2° À un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;
- 29 « 3° À un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;
- 30 « 4° Ou à un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle,
- 31 « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et dote le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos. L'obligation de doter le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos peut être satisfaite par la réalisation des infrastructures dans une autre partie du bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci, sur la même unité foncière.
- 32 « Pour les ensembles d'habitation, cette installation permet un décompte individualisé de la consommation d'électricité.
- 33 « Un décret en Conseil d'État précise les conditions et les modalités d'application du présent article, notamment en fonction de la nature, de la catégorie et de la taille des bâtiments et des parcs de stationnement concernés, du type de travaux entrepris ainsi que du rapport entre le coût de ces travaux et la valeur des bâtiments. Il fixe également le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation et les conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment. »
- 34 III *bis*. – (*Non modifié*) Au premier alinéa de l'article L. 123-1-12 du code de l'urbanisme, la référence : « II » est remplacée par la référence : « I ».
- 35 IV. – (*Non modifié*) 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 *i* ainsi rédigé :
- 36 « *i*) La décision d'équiper les places de stationnement couvertes ou d'accès sécurisé avec des bornes de recharge pour véhicules électriques. »
- 37 V (*nouveau*). – A. – Pour les bâtiments industriels mentionnés au 2° du I de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, dans sa rédaction résultant du II du présent article, le même I s'applique aux bâtiments pour lesquels la demande de permis de construire est déposée postérieurement au 1^{er} janvier 2016.

38 B. – Le I *bis* du même article L. 111-5-2, dans sa rédaction résultant du II du présent article, s'applique aux bâtiments pour lesquels la demande de permis de construire est déposée postérieurement au 1^{er} janvier 2017.

39 C. – L'obligation mentionnée au II dudit article L. 111-5-2, dans sa rédaction résultant du II du présent article, s'applique :

40 1° Aux bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipés de places de stationnement destinées à la clientèle pour lesquels la demande de permis de construire est déposée postérieurement au 1^{er} janvier 2016 ;

41 2° Aux ensembles d'habitations équipés de places de stationnement individuelles non couvertes ou d'accès non sécurisé, aux bâtiments à usage industriel équipés de places de stationnement destinées aux salariés, aux bâtiments à usage tertiaire ne constituant pas principalement un lieu de travail équipés de places de stationnement destinées aux salariés et aux bâtiments accueillant un service public équipés de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public pour lesquels la demande de permis de construire est déposée postérieurement au 1^{er} janvier 2016.

42 D. – L'article L. 111-5-4 du même code, dans sa rédaction résultant du III du présent article, s'applique aux ensembles d'habitations et bâtiments pour lesquels la demande de permis de construire est déposée postérieurement au 1^{er} janvier 2016.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 205 rectifié *ter*, présenté par MM. Pointereau, Mouiller, Guené et Lefèvre, Mme Cayeux, MM. Perrin et Raison, Mme Lamure, MM. B. Fournier et Trillard, Mme Troendlé, MM. Vogel, Bockel, Houel et Pinton, Mme Gatel et MM. Cornu, Vaspert, Mayer, Doligé, Dallier et Reichardt, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 3, seconde phrase

Supprimer les mots :

en incitant les collectivités territoriales à poursuivre leurs plans de développement,

II. - Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 435, présenté par M. Sido, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Hors périmètres urbains, le département peut réaliser le schéma départemental des aires d'aménagement de piste cyclable.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 705 rectifié est présenté par M. Husson, Mmes Deseyne et Garriaud-Maylam, M. Vogel, Mmes Canayer et Deromedi, MM. Gremillet, Laménie, P. Leroy et Houel et Mmes Deroche et Mélot.

L'amendement n° 812 est présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les modalités de gestion des infrastructures nécessaires à la recharge des véhicules électriques et hybrides permettent à l'utilisateur final de s'alimenter auprès du fournisseur de son choix, indépendamment de l'accord du gestionnaire de la borne de recharge.

La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° 705 rectifié.

M. Marc Laménie. Cet amendement vise à créer un cadre juridique permettant aux consommateurs de bénéficier d'un choix large de services et d'offres innovantes d'électromobilité, et de ne pas être contraints par le ou les choix effectués par les gestionnaires des bornes de recharge.

Une telle disposition va, en plus, dans le sens des mesures imposées par la directive 2014/94/UE d'octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 812.

M. Ronan Dantec. L'amendement vise à faire accepter encore plus largement le déploiement des bornes électriques. Ce n'était peut-être pas votre première lecture.

Il s'agit que ceux qui veulent une mobilité électrique totalement adossée au renouvelable puissent s'alimenter auprès d'un producteur d'énergie renouvelable. La loi est assez ambiguë sur ce point. Il faut préciser que « les modalités de gestion des infrastructures nécessaires à la recharge des véhicules électriques et hybrides permettent à l'utilisateur final de s'alimenter auprès du fournisseur de son choix, indépendamment de l'accord du gestionnaire de la borne de recharge ». C'est un point important. Ceux qui ont fait le choix d'un fournisseur d'énergie renouvelable, ou d'un fournisseur d'énergie nucléaire – cela fonctionne dans les deux sens – pourront choisir le type d'électricité avec lequel ils veulent rouler.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. J'ai une bonne nouvelle pour nos deux collègues : retrait (*Mme Chantal Jouanno rit.*), sinon avis défavorable. Vos amendements sont satisfaits, puisqu'un cahier des charges a été élaboré pour les infrastructures publiques de recharge, qui prévoit l'itinérance des services permettant un accès à toutes les bornes publiques. Cette disposition permettra de constituer un marché concurrentiel ouvert à tous les opérateurs, ainsi que la création de services innovants.

En outre, les protocoles de communication permettant l'échange entre opérateurs de données nécessaires à l'ouverture du service directement ou *via* une plate-forme d'interopérabilité existent déjà. L'appel à manifestation d'intérêt piloté par l'ADEME intègre ces dispositions : il exige que

les infrastructures présentent un niveau d'interopérabilité satisfaisant, en proposant notamment à l'abonné d'un opérateur d'utiliser le réseau d'un autre opérateur.

Le complément du *Livre vert*, dont j'ai eu l'honneur d'être le rédacteur, vient de sortir. Il prévoit que tout possesseur d'un véhicule électrique pourra se brancher sur n'importe quelle borne, être reconnu et pouvoir ainsi disposer de cette liberté.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis. Le *Livre vert* établi par votre excellent rapporteur pour avis M. Louis Nègre, qui regroupe les recommandations nationales quant au déploiement de l'infrastructure de recharge, a été récemment mis à jour. Il prend en compte la nécessité d'interopérabilité des bornes. Par ailleurs, l'Association française pour l'itinérance des recharges électriques de véhicules, l'AFIREV, est en cours de création. Elle réunit les acteurs impliqués dans les infrastructures et les services de mobilité électrique. Elle vise à établir et à gérer les principes et les solutions communs pour l'itinérance des recharges, et pour permettre le développement de ce service par l'ensemble des opérateurs. Cet amendement est donc satisfait, et je souhaite le retrait.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je remercie M. Louis Nègre pour la précision de ses réponses. Mais il parle d'« opérateurs » et d'« interopérabilité » – elle est certes nécessaire, pour éviter les risques de panne. Quant à moi, je parle de choix du « fournisseur », ce n'est pas la même chose ! Il faut s'assurer que l'opérateur n'impose pas le fournisseur. Voilà le sens de cet amendement.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Je maintiens ma position !

Mme la présidente. Monsieur Laménie, l'amendement n° 705 rectifié est-il maintenu ?

M. Marc Laménie. Nous sommes en présence d'un amendement identique. Je fais confiance à notre rapporteur pour avis. Il est convainquant et passionné, tout comme Mme la ministre. Même si je comprends les doutes de M. Dantec, je retire l'amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 705 rectifié est retiré.

Monsieur Dantec, l'amendement n° 812 est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Je le maintiens, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 812.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 554 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Après les mots :

des véhicules électriques

insérer les mots :

et hybrides rechargeables

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Il s'agit d'un amendement de cohérence. L'alinéa 2 de l'article 10, qui prévoit un objectif d'installation d'ici à 2030 d'au moins sept millions de points de charge sur des emplacements de stationnement divers, vise « les véhicules électriques et hybrides ».

Il est donc logique que l'alinéa 4, qui traite également des points de charge, fasse mention tant des véhicules électriques que des véhicules hybrides rechargeables.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Mon cher collègue, votre remarque sur la nécessaire cohérence avec l'alinéa 2 est pertinente. Aussi, la commission est favorable à cet amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 554 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 308 rectifié est présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

L'amendement n° 442 est présenté par M. Sido.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 4

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

L'État soutient également le déploiement des points d'avitaillement en hydrogène, gaz naturel par véhicule, biométhane, mélange hydrogène gaz naturel et gaz naturel liquéfié.

L'État encourage les plans de développement initiés par les collectivités territoriales visant à favoriser l'installation des points d'avitaillement mentionnés au cinquième alinéa du présent I, notamment au travers de flottes captives.

La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 308 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Il s'agit, là encore, d'un amendement de cohérence. Le rapporteur pour avis M. Louis Nègre a souvent eu l'occasion de rappeler, lors de l'examen du texte en commission, la nécessité de rattacher les objectifs du projet de loi dans le cadre européen.

Cet amendement a ainsi pour objet de faire correspondre le texte de loi de transition énergétique pour la croissance verte avec les notions utilisées parallèlement dans les textes européens, notamment la directive du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution, qui font mention de « points de ravitaillement ».

Cette notion présente comme avantage de respecter une neutralité énergétique dans les motorisations, en prenant en compte à la fois les véhicules électriques à batterie, à pile à hydrogène, ou les véhicules hybrides.

Or, le respect de cette neutralité énergétique dans les motorisations est essentiel. Elle permet à la fois d'encourager le développement d'initiatives privées dans l'ensemble des filières d'énergies renouvelables, et ainsi réduire les émissions de polluants atmosphériques liées aux transports, et de respecter les choix d'ores et déjà effectués par les territoires qui se tournent notamment vers l'énergie hydrogène et le gaz naturel.

Madame la ministre, monsieur le rapporteur, vous soutenez tout à l'heure que la définition du véhicule propre telle que rédigée dans l'article 9 intégrait les véhicules électriques à pile à hydrogène. Le confirmez-vous ?

Si tel est le cas, il convient d'en tirer les conséquences, afin que l'article 10 soit cohérent avec cette définition et prévoit le déploiement d'infrastructures d'avitaillement en hydrogène, et non seulement de bornes de recharge, car cette dernière notion s'applique uniquement aux véhicules électriques à batterie.

Mme la présidente. L'amendement n° 442 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission du développement durable sur l'amendement n° 308 rectifié ?

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Monsieur Requier, votre amendement est satisfait par la rédaction actuelle de l'article 9 *bis*, aux termes de laquelle la stratégie pour le développement de la mobilité propre devra porter sur « le développement des véhicules propres [...] et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant ». En l'absence de précision, l'ensemble des carburants faiblement émetteurs de gaz à effet de serre, dont l'hydrogène fait naturellement partie, sont couverts par cette formulation. Dans ces conditions, je sollicite le retrait de l'amendement n° 308 rectifié et, s'il est maintenu, j'y serai défavorable.

Reste que l'inquiétude exprimée par M. Requier au sujet des points d'avitaillement en carburants alternatifs se manifeste régulièrement. Pour la commission du développement durable, il ne fait aucun doute que tous ces carburants sont visés par la rédaction de l'article 9 *bis*. Madame la ministre, l'amendement d'appel de notre collègue vous donne l'occasion de confirmer cette analyse.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je vous confirme que l'article 9 *bis* couvre la totalité des carburants alternatifs. Il n'en demeure pas moins que les différentes filières souhaitent fortement voir leur nom inscrit dans la loi. Le fait est que nous pensons moins souvent, reconnaissons-le, à l'hydrogène, au biométhane, au gaz naturel liquéfié, au mélange hydrogène et aux autres carburants alternatifs qu'aux carburants propres traditionnels, à l'électricité et à l'hybride rechargeable.

Ces filières sont nécessairement couvertes par l'article 9 *bis*, en quelque sorte par soustraction, dès lors qu'aucune énumération ne figure dans le texte, mais elles souhaitent que la loi les mentionne car cette indication les fait exister et constitue un repère. Je comprends qu'elles demandent ce signal en faveur de leur développement. Aussi, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Monsieur Requier, l'amendement n° 308 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Requier. Je m'interroge, madame la présidente.

Mmes Évelyne Didier et Catherine Procaccia. Il faut le maintenir !

M. Jean Desessard. Tout à fait !

Mme Catherine Procaccia. D'autant plus que l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques a consacré un rapport aux véhicules écologiques !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Il faut le retirer, puisqu'il est satisfait !

Mme Évelyne Didier. Peut-être, mais une précision ne mange pas de pain !

M. Jean-Claude Requier. Je maintiens mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 308 rectifié.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

Mme la présidente. L'amendement n° 95, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

I. - Alinéas 37 et 41

Remplacer l'année :

2016

par l'année :

2017

II. - Alinéa 42

Après le mot :

bâtiments

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

dont la date de dépôt de la demande du permis ou de la déclaration préalable pour les travaux visés au même article est postérieure au 1^{er} janvier 2017.

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Cet amendement tend à allonger d'un an, du 1^{er} janvier 2016 au 1^{er} janvier 2017, le délai de mise en œuvre des nouvelles obligations prévues à l'article 10, pour des raisons de pragmatisme.

Par ailleurs, il vise à dissiper une ambiguïté au dernier alinéa de cet article : le permis dont la date de dépôt doit être prise en compte n'est pas celui qui porte sur la construction du bâtiment, mais celui qui concerne les travaux de rénovation.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement n'est absolument pas favorable au report proposé par la commission du développement durable, car il reste encore près d'un an avant le 1^{er} janvier 2016. Je sais que des pressions s'exercent en permanence pour reculer les échéances, mais, si le dispositif n'est pas prêt en temps voulu, il sera toujours possible à la représentation nationale de prendre de nouvelles dispositions.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 95.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 10, modifié.

(L'article 10 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 10

Mme la présidente. L'amendement n° 96, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le troisième alinéa de l'article L. 123-1-12 du code de l'urbanisme est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté, dans des conditions définies par décret. »

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Cet amendement vise à donner un coup de pouce significatif au développement de l'autopartage par la mise en place d'un dispositif innovant. Plus précisément, il s'agit de réduire de 15 % au minimum le nombre d'aires de stationnement que le plan local d'urbanisme rend obligatoires dans les immeubles d'habitation et de bureaux, si, en contrepartie, des véhicules électriques sont mis à disposition en autopartage.

Cette mesure stimulerait le développement de ce mode de transport collaboratif ; sa mise en œuvre serait d'autant plus aisée que certains parkings en copropriété sont aujourd'hui sous-utilisés. La mobilité partagée en milieu résidentiel est, à mon sens, un levier très intéressant d'évolution vers de nouveaux modes de déplacement propres, alternatifs à la voiture particulière.

Bien entendu, la mise en place de ce dispositif impliquerait une convergence entre le secteur du transport et celui du bâtiment, puisque le promoteur devrait s'associer avec un opérateur d'autopartage. Cette formule est tout à fait praticable ; c'est si vrai qu'elle a déjà été mise en œuvre, notamment par Icade et Transdev.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement, dans la mesure où, malheureusement, il est impossible de contrôler une telle obligation lors de l'instruction du permis de construire. En outre, le système proposé reviendrait à attacher à la construction une prestation de services contractuelle, la mise à disposition de véhicules électriques, qui ne pourra peut-être pas être garantie dans la durée.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Comme il s'agit d'un dispositif innovant, certaines incertitudes peuvent subsister. En tout cas, je souhaite que ce procédé puisse être au moins expérimenté, afin de déterminer quels sont les obstacles réels.

Le système que nous proposons procède d'une vraie vision : éviter qu'on ne construise plus de parkings qu'il n'en faut et encourager l'autopartage en incitant les copropriétaires d'un immeuble à abandonner leur véhicule particulier. De même qu'il existe dans certains immeubles un service de concierge, un service d'autopartage serait mis en place. Sans doute, ce

n'est pas le syndic de l'immeuble qui le gèrerait, mais une entreprise spécialisée, dans le cadre d'un contrat conclu en amont avec le promoteur.

Ce dispositif, madame la ministre, serait gagnant-gagnant : on encouragerait les véhicules électriques et l'autopartage, tout en réduisant les coûts de parking et en incitant les habitants à renoncer à leur véhicule particulier.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. J'entends bien vos arguments, monsieur le rapporteur, mais je suis un peu troublée car je ne comprends pas bien quel serait, dans votre système, le nombre des véhicules électriques mis à disposition.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Ce nombre est déterminé par un pourcentage appliqué au nombre des copropriétaires. Ainsi, une réduction de 15 % du nombre des places de parking dans une résidence de cent habitants correspondrait à la création de quinze places d'autopartage.

Mme Ségolène Royal, ministre. Je comprends mieux : le nombre de places créées en autopartage serait égal au nombre de places de parking supprimées, de sorte que le coût de la construction serait inchangé.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. C'est cela, madame la ministre : des places de stationnement individuelles seraient remplacées par des places en autopartage.

Mme Ségolène Royal, ministre. Soit, je m'en remets à la sagesse du Sénat !

M. Charles Revet. C'est un progrès !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. Je me réjouis de la position que Mme la ministre vient d'adopter, car ce projet, dont nous avons beaucoup parlé en commission, est innovant et intéressant. Pour notre part, nous voterons l'amendement de M. le rapporteur pour avis.

M. Charles Revet. Très bien !

M. Ronan Dantec. Je le voterai aussi !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 96. *(L'amendement est adopté.)*

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 10.

L'amendement n° 732, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Afin de garantir un déploiement maîtrisé des infrastructures de recharge de véhicules électriques, des schémas de raccordement aux réseaux électriques des infrastructures de recharge sont élaborés conjointement par le préfet de région et le président du conseil régional en concertation avec les acteurs concernés. Ils tiennent compte des plans de développement des véhicules électriques infrarégionaux et des études d'impact réalisés par les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution d'électricité à leur sujet. Ces schémas

fixent notamment des objectifs en termes de nombre et de répartition géographique de bornes de recharge de différentes puissances.

Les modalités de concertation et d'élaboration de ces schémas sont définies par décret.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement est le dernier que je présenterai aujourd'hui, car je vais être obligé de quitter l'hémicycle ; mais c'est peut-être celui qui vaut le plus cher !

On parle assez peu des contraintes, pourtant extrêmement fortes, que le développement des bornes électriques fera peser sur le réseau. En effet, les recharges de batterie, en particulier les recharges rapides, requièrent des puissances considérables. Il est donc indispensable de suivre une cohérence d'ensemble dans l'approche des réseaux et de leurs parties qui doivent être renforcées.

Nous savons que nous devons aussi renforcer les réseaux en liaison avec la production d'énergies renouvelables. D'autres travaux encore sont nécessaires.

Les auteurs de cet amendement proposent une approche cohérente du renforcement des réseaux, dont la planification est requise notamment par le développement des bornes électriques. Sans planification d'ensemble, la charge extrêmement importante qui pèsera sur les réseaux entraînera un surcoût important pour les consommateurs, lesquels assurent l'équilibre économique du système.

Plus précisément, nous proposons que le préfet de région et le président du conseil régional élaborent, en concertation avec les acteurs intéressés, des schémas régionaux de raccordement aux réseaux électriques des infrastructures de recharge. Une telle approche coordonnée est fondée sur le bon sens ; ce n'est pas une affaire d'idéologie.

Mes chers collègues, j'insiste : si nous ne nous soucions pas de ce problème, il pourrait nous en coûter des milliards d'euros. L'enjeu est absolument considérable !

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Je comprends l'inquiétude qui inspire cet amendement, et que du reste tout le monde ressent : si l'on installe jusqu'à 7 millions de bornes électriques, l'appel de puissance pourrait faire sauter l'ensemble du système. *(M. Jean-Claude Requier s'exclame.)* Simplement, monsieur Dantec, le problème est un peu plus compliqué.

D'abord, il faudrait un nombre important de véhicules électriques pour perturber le fonctionnement du système actuel, ce qui n'arrivera pas avant un petit moment.

Ensuite, les compteurs intelligents dont seront équipées les voitures électriques de demain permettront un rééquilibrage au moyen d'une ressource électrique venue des batteries.

Enfin, je considère que l'amendement n° 732 est satisfait. Monsieur Dantec, c'est le rôle de RTE, qui doit surveiller les réseaux, que vous avez mis en relief.

Dans ces conditions, la commission sollicite le retrait de l'amendement ; s'il est maintenu, elle y sera défavorable.

En outre, je vous rappelle que nous avons adopté en juin dernier la proposition de loi facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public, qui prévoit la création d'un opérateur

national chargé de l'implantation des bornes de recharge; M. Filleul, qui a été le rapporteur de la proposition de loi, s'en souvient très bien. La loi du 4 août 2014 prévoit également que ce déploiement devra être assuré en concertation avec tous les acteurs concernés, y compris RTE,...

M. Jean-Jacques Filleul. Absolument!

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. ... afin de maîtriser les difficultés potentielles liées aux appels de puissance sur le réseau.

M. Jean-Jacques Filleul. Exactement!

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Du point de vue de la commission, monsieur Dantec, votre proposition est donc satisfaite.

M. Charles Revet. Très bien!

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement émet un avis favorable sur cet amendement, même si un certain nombre de précisions et d'objections sont tout à fait fondées.

Le déploiement des véhicules électriques concerne tout de même des investissements financiers très lourds. Au total, 7 millions de bornes électriques vont être installées, et l'État investit massivement dans les filières industrielles du futur qui s'organisent autour des bornes et véhicules électriques. C'est nécessaire si l'on veut encourager les industriels de l'électricité à s'engager dans cette voie et les particuliers à acheter des véhicules électriques.

Or, aujourd'hui, le principal frein à cet achat, c'est précisément la crainte de ne pas trouver de borne de rechargement pour son véhicule.

Le fait que les préfets de région et les présidents de conseil régional se saisissent du schéma et, donc, soient obligés d'en discuter, d'établir une cartographie, de soutenir les territoires, de sécuriser les opérateurs économiques est parfaitement complémentaire avec les dispositions que nous venons de voter, notamment s'agissant de l'obligation de déploiement d'implantations dans les parkings privés et publics à l'occasion des rénovations. Il y a là une dynamique d'ensemble en vue de faire changer de dimension le marché du véhicule électrique.

Par ailleurs, la prise en main, par les territoires à dimension régionale, de cette question des réseaux d'infrastructures de recharge des véhicules électriques permettra également de rapprocher la décision du territoire. (*M. Ronan Dantec opine.*) Elle est en outre cohérente avec toutes les actions menées actuellement par le ministère pour mettre en place des communautés de travail entre l'État, les collectivités territoriales, les directions régionales de l'ADEME et, ainsi, permettre un travail commun susceptible de favoriser une très forte montée en puissance au niveau de la transition énergétique.

Enfin, c'est bien sûr un outil de planification supplémentaire. Certes, certains schémas régionaux intégrés comportent un volet énergie, mais le travail est immense dans ce domaine, notamment parce qu'il faut y inclure tout ce qui touche aux énergies renouvelables et à leur développement. La spécificité du véhicule électrique, à mon sens, mérite que l'on consacre un schéma à cette question. Cela obligera à ne pas la traiter comme le dernier point mis à l'ordre du jour, après que tous les autres sujets ont été examinés.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. J'entends bien votre argumentation, madame la ministre. Cependant, nous avons voté un texte de loi relatif au déploiement des bornes électriques, il y a moins d'un an, et ce texte comprend toutes les dispositions prévues dans l'amendement de notre collègue Ronan Dantec, soit un déploiement par région, après études menées avec l'ensemble des communes, ERDF et RTE. Aucune borne ne sera mise en place sans que toutes ces études aient été réalisées! Nous avons même tenu compte du cas des autoroutes!

Je comprends donc tout à fait votre intervention, qui va dans le sens recherché. C'est formidable de vous entendre tenir de tels propos. Mais, je regrette, une loi a déjà été votée sur la question et l'amendement n°732 ne fait que rappeler les éléments contenus dans cette loi. En ce sens, il est redondant.

Quant à nous, nous sommes bien ennuyés, puisqu'il nous est difficile de voter contre un texte que nous avons nous-mêmes adopté voilà quelques mois.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. Je suis un peu réservé sur cet amendement.

Je suis président d'un syndicat d'énergie. Actuellement, nous mettons en place un schéma départemental portant sur l'installation de 30 bornes de recharge électrique dans le département. En effet, avec le véhicule électrique que nous avons à la Fédération, on ne peut pas aller trop loin sinon on ne peut pas revenir. Il faut donc pouvoir le recharger, de même qu'il faut pouvoir recharger les véhicules de la population locale et des vacanciers.

Donc, pour établir ce schéma, on détermine où il y a de l'électricité. Pour le savoir, on s'adresse à la Fédération, à ERDF, à RTE. Quant au président du conseil régional et au préfet de région, le premier se trouve à Toulouse et le second n'y connaît rien en système électrique! Ce n'est pas le genre de choses que l'on apprend sur les bancs de l'École nationale d'administration!

Mme Chantal Jouanno. Je vous en prie! Pourquoi vous dites ça?

M. Jean-Claude Requier. Je veux donc bien qu'on les informe, mais que peuvent-ils faire? Dans notre cas, en plus, l'électricité nous vient du Massif central, absolument pas de Toulouse!

Par conséquent, je considère qu'il est tout à fait judicieux d'établir un schéma, mais cette tâche doit revenir aux acteurs locaux, qui le construiront en fonction des possibilités locales d'implantation. Fions-nous aux syndicats, aux communautés de communes, voire aux communes elles-mêmes! Pas de doute que Gérard Miquel aura une borne à Saint-Cirq-Lapopie! C'est une commune touristique... On lui en proposera une et, bien sûr, il l'acceptera!

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, nous pouvons élaborer le schéma nous-mêmes, en concertation avec les acteurs du secteur électrique.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Nous avons bien saisi que nous étions sur un débat technique, sans enjeu idéologique spécifique.

Pour autant, je ne partage pas l'analyse de notre collègue Jean-Jacques Filleul. Nous ne présentons pas des amendements comme cela ! Dans le cas présent, nous avons bien tenu compte des textes déjà votés, en particulier de la loi qui a été mentionnée.

Mais au moment de son adoption, nous n'avions pas connaissance du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. Or celui-ci prévoit clairement, nous en discuterons lors de l'examen du titre VIII, l'établissement de schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie, qui, non seulement seront extrêmement importants, mais en plus auront une valeur prescriptive dans le cadre des schémas régionaux d'aménagement et de développement durable du territoire, les SRADDT.

Ces schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie engloberont la totalité des questions de réseau, et nous nous situons bien là au niveau de la région. En matière d'énergie renouvelable, par exemple, nous disposerons d'un schéma de développement de l'éolien, également inséré dans ces schémas régionaux.

Si l'on n'intègre pas le préfet de région et le président du conseil régional à la réflexion, on se prive de toute cohérence entre la loi déjà votée et le projet de loi que nous examinons.

Certes, nous n'avons pas encore discuté du titre VIII, mais, de nouveau, le présent amendement tient compte de dispositions que nous allons voter dans le cadre de ce projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. Il est absolument nécessaire et n'est en rien contradictoire avec l'intégration des schémas émanant des syndicats départementaux d'énergie, lesquels seront bien évidemment associés à l'établissement du schéma régional. Le système est parfaitement cohérent !

Donc, bien évidemment, j'accueille avec satisfaction l'avis favorable de Mme la ministre. En revanche, la première réponse apportée par M. le rapporteur pour avis – celle qui concernait notamment la demande, la gestion de pics de consommation – n'a rien à voir avec la question posée. Nous parlons ici du renforcement des réseaux !

M. Jean-Jacques Filleul. C'est la même chose !

M. Ronan Dantec. La question fondamentale, c'est bien le renforcement des réseaux, à des mailles relativement fines ! Elle concerne donc plus ERDF que RTE. (*M. Jean-Jacques Filleul s'exclame.*) Nous avons bien étudié le problème, les coûts principaux se situent au niveau d'ERDF !

Nous avons tout intérêt à prévoir une telle concertation. (*M. Jean-Jacques Filleul s'exclame de nouveau.*) Le schéma régional étant prescriptif, il faut bien mettre le président du conseil régional et le préfet de région dans la boucle ! Cet amendement est donc pertinent, je le maintiens et j'espère qu'il sera voté.

Peut-être faudra-t-il ensuite – j'ai bien entendu les observations de Jean-Jacques Filleul – revenir sur l'articulation des deux dispositifs législatifs, dans le cadre de la commission mixte paritaire. Mais l'implication du préfet de région et du président du conseil régional est indispensable.

C'est pourquoi, mes chers collègues, je vous propose d'adopter l'amendement n° 732, sachant que la question de l'articulation des dispositifs sera probablement revue en commission mixte paritaire. Je vous rappelle que les dispositions que nous allons voter au titre VIII du présent projet

de loi feront du président du conseil régional et du préfet de région des acteurs clés. L'adoption de cet amendement est donc absolument nécessaire.

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Je ne serai sans doute pas à la commission mixte paritaire, mon cher collègue. En règle générale, nous aimons bien comprendre ce que nous votons...

Tel que vous le présentez, votre amendement semble simplement répondre à la nécessité de rapprocher deux démarches administratives.

M. Ronan Dantec. Absolument !

Mme Évelyne Didier. Dans ce cas, les services de l'État seront tout à fait à même de traiter le problème au moment opportun. Mais, à l'écoute de l'une de vos remarques, je m'interroge : peut-on envisager qu'une installation à certains endroits fréquentés – cœur de ville, zone commerciale dense, etc. – engendre des besoins supplémentaires de réseau que l'on ferait payer, par exemple, aux collectivités ?

Une telle hypothèse serait de nature à m'inquiéter, mais, une nouvelle fois, s'il s'agit simplement de prévoir un raccordement de schémas administratifs, la question sera forcément traitée au moment de la commission mixte paritaire.

Pour ma part, donc, je n'ai pas saisi précisément quel était le sujet de préoccupation.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 732.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 562 rectifié est présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et M. Requier.

L'amendement n° 881 rectifié est présenté par MM. Bizet, Bignon, Calvet et César, Mme Deroche, M. Emorine, Mme Garriaud-Maylam, M. Karoutchi, Mme Lamure, M. Lefèvre, Mme Mélot et MM. Milon et Vial.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État crée les conditions d'un marché des transports propres concurrentiel par le développement d'un marché des crédits des véhicules propres.

La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 562 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Afin de soutenir la filière hydrogène dans le secteur automobile, il serait intéressant de créer un marché des crédits des véhicules propres.

Un tel dispositif permettrait, à l'instar de ce qui existe déjà aux États-Unis, d'inciter les constructeurs à proposer des véhicules propres à des prix accessibles et acceptables pour le citoyen par le renchérissement des coûts des véhicules les plus polluants.

À titre d'exemple, l'État de Californie, dans le cadre de son programme « Véhicule zéro émission » ou « *Zero emission vehicle* », soit ZEV, a établi une politique ambitieuse visant à réduire drastiquement les émissions produites par les véhicules. Avec ce programme, la Californie se fixe un

double objectif environnemental et économique : améliorer la qualité de l'air et implanter l'intégralité de la chaîne de production de véhicules propres sur son territoire.

Elle s'est ainsi dotée d'une réglementation qui fixe les obligations auxquelles sont soumis les constructeurs automobiles et oblige les constructeurs souhaitant mettre en vente des véhicules sur le territoire californien à ce qu'une partie de ces véhicules soit des ZEV, qu'il s'agisse de voitures particulières, d'utilitaires ou de camionnettes.

Les véhicules sont divisés en différentes catégories de « véhicules propres », chacune correspondant à un certain nombre de crédits. Plus le véhicule est vertueux, plus il donne droit à des crédits, avec un effet multiplicateur extrêmement important pour les ZEV.

Ces derniers sont à nouveau divisés en catégories, en fonction de la distance qu'ils permettent de parcourir et de leur temps de rechargement. Les véhicules électriques à hydrogène sont classés dans la catégorie recevant le plus de crédits.

Les constructeurs soumis à la réglementation doivent atteindre un certain nombre de « ZEV credits », proportionnel à leurs ventes en Californie. Les crédits sont obtenus par la vente de ZEV ou d'autres types de véhicules à émissions réduites. Un constructeur qui ne parvient pas à atteindre son quota de crédits peut en acheter auprès d'un autre constructeur en ayant en surplus ou directement auprès de l'Agence de protection de l'environnement de Californie.

En parallèle, a été mis en place un marché de crédits, permettant aux constructeurs d'atteindre les objectifs de véhicules propres dans leur volume de vente.

Un système de pénalités est prévu si les constructeurs n'atteignent pas les objectifs qui leur ont été assignés. Dans un premier temps, l'entreprise dispose de deux années supplémentaires pour atteindre ses objectifs. Si au terme de ce délai, elle n'y est toujours pas parvenue, les pénalités financières s'élèvent à 5 000 dollars par véhicule non produit.

À long terme, la Californie prévoit 1,5 million de ZEV sur son territoire d'ici à 2025, permettant que les émissions de gaz à effet de serre produites par les véhicules soient, en 2050, inférieures de 80 % par rapport au niveau d'émission de 1990.

Dix autres États américains se sont également dotés de réglementations similaires. Il est temps que la France se donne les moyens de rattraper son retard dans la filière hydrogène, notamment dans le secteur automobile !

M. Jean Desessard. Qu'est-il arrivé aux radicaux ? Seraient-ils tombés dans la marmite de bouillon écologique ? (*Sourires.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 881 rectifié n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission du développement durable sur l'amendement n° 562 rectifié ?

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. L'amendement n° 562 rectifié a été soumis à la commission du développement durable, qui s'est longuement interrogée sur le mécanisme proposé, notamment sur l'existence de ces fameux crédits.

De quoi s'agit-il précisément ? Nous avons eu du mal à le comprendre. En particulier, nous n'avons pas trouvé d'équivalents au niveau de la sémantique nationale.

C'est précisément parce que nous avons du mal à voir comment un tel système, sous réserve que nous l'ayons bien compris, pouvait être mis en place en France que nous avons émis un avis défavorable sur l'amendement.

Toutefois, au vu du principe évoqué, il s'agit d'une piste innovante. S'il avait été possible de mieux définir en quoi consisterait réellement la procédure en France – les États-Unis, c'est une chose ; la France, c'en est une autre ! –, nous aurions peut-être pu aller davantage dans votre sens, monsieur Requier. Mais la proposition qui nous est faite consiste en une transposition directe, sans aucun mécanisme d'acculturation, d'un système américain dans un système français, d'où l'avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 562 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 11

- ① I. – L'article L. 641-6 du code de l'énergie est ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 641-6. – L'État crée les conditions pour que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables utilisée dans tous les modes de transport en 2020 soit égale à 10 % au moins de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports et au moins 15 % en 2030. »
- ③ II. – Après l'article L. 661-1 du même code, il est inséré un article L. 661-1-1 ainsi rédigé :
- ④ « Art. L. 661-1-1. – La programmation pluriannuelle de l'énergie, mentionnée à l'article L. 141-1, fixe un objectif d'incorporation de biocarburants avancés dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports.
- ⑤ Sont fixées par voie réglementaire :
- ⑥ 1° La liste des biocarburants avancés, constitués des biocarburants qui sont produits à partir de matières premières ne créant pas de besoin de terres agricoles supplémentaires et dont le risque d'émissions de gaz à effet de serre liées aux changements indirects dans l'affectation des sols est limité ;
- ⑦ 2° Les mesures permettant de mettre en œuvre l'objectif mentionné à la première phrase du présent article et leurs modalités.
- ⑧ III. – (*Non modifié*) L'article L. 641-5 du code de l'énergie est complété par trois alinéas ainsi rédigés :
- ⑨ « La surveillance du respect des caractéristiques des carburants autorisés au même article L. 641-4 est assurée par l'État. À cette fin, l'autorité administrative ou la personne qu'elle désigne procède à des prélèvements d'échantillons de carburants et de combustibles chez les grossistes et les distributeurs et à leur analyse.
- ⑩ « Si le carburant ou le combustible n'est pas conforme aux exigences réglementaires, l'autorité administrative notifie les écarts constatés au fournisseur du carburant ou du combustible, en l'informant de la possibilité de produire des observations dans un délai déterminé, à l'expiration duquel elle peut lui enjoindre d'adopter les mesures correctives appropriées.

- ⑪ « À défaut pour le fournisseur d'avoir déferé à cette injonction, l'autorité administrative peut prononcer la suspension provisoire de la commercialisation du carburant ou du combustible en cause. »

Mme la présidente. L'amendement n° 124, présenté par Mme Didier, M. Vergès et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les agrocarburants issus de matières premières alimentaires et non alimentaires recourant à un usage en terres agricoles ne peuvent constituer plus de 6 % de cette part d'énergie.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. L'alinéa 2 de l'article 11 du projet de loi dispose que « l'État crée les conditions pour que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables utilisée dans tous les modes de transport en 2020 soit égale à 10 % au moins de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports ».

Le rapport du sénateur Louis Nègre envisage de façon très complète les différentes législations sur les agrocarburants et les questions qui entourent depuis longtemps leur utilisation. Je n'entrerai donc pas dans le détail de leurs effets non désirés. Cependant, afin d'éviter un changement d'affectation massif des terres qui conduirait – et qui conduit déjà – à des émissions plus fortes de gaz à effet de serre et de décourager les accaparements de terre à grande échelle, pour des raisons de spéculation, qui affament des populations entières et détruisent des productions locales vivrières, nous souhaitons qu'il soit précisé, dans le projet de loi, que les agrocarburants issus de matières premières alimentaires et non alimentaires recourant à un usage en terres agricoles ne peuvent constituer plus de 6 % de cette part d'énergie.

Il est grand temps que nous protégeons les terres agricoles ! Je présenterai dans quelques instants un autre amendement allant dans le même sens.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement, qui tend tout d'abord à substituer à la notion de biocarburant celle d'agrocarburant. Or nous avons déjà eu ce débat : le terme employé dans le droit en vigueur, tant national qu'europpéen, est celui de biocarburant.

Mme Évelyne Didier. Certes, mais il est impropre !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Par ailleurs, c'est la PPE qui fixera ce pourcentage, pour plus de flexibilité, tout en s'inscrivant dans le cadre européen. En effet, le projet de directive concernant les changements indirects d'affectation des sols est actuellement en cours de discussion.

Concernant la limitation de la contribution des biocarburants conventionnels ou de première génération aux objectifs d'incorporation pour 2020, je rappelle que la Commission européenne avait initialement proposé de limiter cette part à 5 %, soit une stabilisation de la production actuelle. Le Parlement européen avait relevé ce plafond à 6 %. Mais, après avoir échoué une première fois en mars 2014, le Conseil Énergie du 13 juin 2014 est parvenu à un accord

politique limitant cette part non pas à 5 %, non pas à 6 %, mais à 7 %, afin de freiner l'utilisation des terres arables et d'agir en faveur d'une « transition vers les biocarburants avancés ».

Nous comprenons parfaitement l'objectif vertueux que vous poursuivez, madame Didier. La commission estime cependant que ce texte doit tenir compte des négociations en cours à l'échelle européenne.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement.

Si je partage votre préoccupation de limiter le développement des biocarburants produits à partir de matières premières alimentaires, madame la sénatrice, nous avons fait le choix de ne pas remettre en question les investissements déjà réalisés dont dépendent de nombreux emplois.

Le Gouvernement a donc retenu un plafond de 7 %, et non pas de 6 %, dans la loi de finances.

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Les chiffres dont je disposais faisaient état d'un plafond de 10 %. S'il est à 7 %, quand je propose 6 %, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 124 est retiré.

Mme la présidente. Je suis saisie de neuf amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 364 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier, est ainsi libellé :

Alinéas 4 à 7

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 661-1-1. – La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe, notamment pour la filière essence et pour la filière gazole, des objectifs annuels d'incorporation de biocarburants ainsi que des objectifs complémentaires de biocarburants avancés incluant les biocarburants issus de résidus et déchets dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports. La liste de ces biocarburants avancés, les mesures permettant de mettre en œuvre ces objectifs et leurs modalités sont fixées par voie réglementaire. »

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement vise à encourager le recours aux biocarburants avancés en indiquant que la programmation pluriannuelle de l'énergie fixe un objectif d'incorporation de ces derniers.

Les biocarburants couvrent l'ensemble des carburants liquides, solides ou gazeux produits à partir de la biomasse et destinés à une valorisation énergétique dans les transports. Ils sont utilisés sous forme d'additifs ou de complément aux carburants fossiles classiques : au gazole – incorporation sous forme de biodiesel –, à l'essence – incorporation sous forme d'éthanol –, au kérosène et aux carburants gazeux.

On distingue trois générations de biocarburants selon l'origine de la biomasse utilisée et les procédés de transformation associés. Aujourd'hui, seule la première génération a atteint le stade industriel.

Les premières productions de biocarburants dits « avancés », conçus à partir de résidus agricoles – la paille, par exemple – ou forestiers ou encore à partir d'algues, sont attendues à l'horizon de 2020.

Cet amendement vise en outre à préciser que la PPE devra fixer des objectifs d'incorporation distincts pour la filière essence et la filière gazole, comme cela était prévu dans la rédaction initiale de cet article.

Enfin, par cet amendement, nous proposons de ne pas restreindre par voie législative et réglementaire la liste des biocarburants avancés sur la base d'objections – création de terres agricoles supplémentaires et changement d'affectation des sols – qui font toujours l'objet de débats en France et en Europe, notamment en raison de l'incertitude des résultats des études menées sur les changements d'utilisation des terres agricoles. L'agriculture n'a en effet pas pour objet de fabriquer du carburant. Or, comme on peut le constater aujourd'hui dans beaucoup de pays, de nombreux agriculteurs se tournent de plus en plus vers cette nouvelle activité, au détriment de leur activité première : la production de denrées alimentaires.

Le fait de préciser, à l'alinéa 6, que les biocarburants « avancés » figurant sur la liste fixée par voie réglementaire doivent être produits « à partir de matières premières ne créant pas de besoin de terres agricoles supplémentaires » ne risque-t-il pas d'encourager les propriétaires de terres agricoles désireux de compléter leur activité à en changer l'affectation ? Cela n'irait pas sans conséquence sur la hausse des prix des denrées alimentaires ni sur la sécurité alimentaire, notamment celle des populations les plus démunies, comme on peut déjà l'observer dans de nombreux pays en développement.

Par ailleurs, si les biocarburants présentent l'avantage de contribuer à la diversification de nos sources d'énergies et à l'atténuation du dérèglement climatique grâce à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la demande pourrait exercer à terme une pression supplémentaire importante sur la base des ressources naturelles, au détriment de l'environnement. Il convient donc plutôt d'encourager les biocarburants issus de la biomasse, qui s'inscrivent également dans l'objectif de développement de l'économie circulaire porté par ce projet de loi.

Mme la présidente. L'amendement n° 416 rectifié, présenté par MM. César, P. Leroy, Bignon, Mouiller, Cornu, Vaspert, B. Fournier, Emorine, Raison et Pointereau et Mme Primas, est ainsi libellé :

Alinéas 4 à 7

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« *Art. L. 661-1-1.* - La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe, notamment pour la filière essence et pour la filière gazole, des objectifs annuels d'incorporation de biocarburants conventionnels et des objectifs complémentaires d'incorporation de biocarburants avancés incluant les biocarburants issus de résidus et déchets dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports. La liste de ces biocarburants conventionnels et avancés, les mesures permettant de mettre en œuvre ces objectifs et leurs modalités sont fixées par voie réglementaire. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 21 rectifié *bis*, présenté par MM. Revet, Portelli, Trillard et Houel, Mme Hummel et M. Détraigne, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« *Art. L. 661-1-1.* – La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe, notamment pour la filière essence et pour la filière gazole, des objectifs annuels d'incorporation de biocarburants conventionnels et des objectifs complémentaires d'incorporation de biocarburants avancés incluant les biocarburants issus de résidus et déchets dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports.

II. – Alinéa 6

Après le mot :

liste

Insérer les mots :

des biocarburants conventionnels et

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Il ressort de l'ensemble de nos débats que nous devons chercher à recycler le plus possible les déchets. Pour ce faire, nous devons encourager la recherche.

Je pense à vos propos d'hier sur le nucléaire, madame la ministre : aujourd'hui, les déchets des deux centrales nucléaires de Seine-Maritime sont recyclés à La Hague ; demain, ils seront des combustibles pour les centrales de quatrième génération.

Mme Ségolène Royal, ministre. Voilà !

M. Jean Desessard. C'est à voir !

M. Jean-Claude Lenoir. Si, la recherche se poursuit !

M. Jean Desessard. La recherche se poursuit, mais jusqu'à présent elle n'a pas abouti !

M. Charles Revet. La recherche progresse beaucoup, monsieur Desessard.

De nombreuses entreprises travaillent dans le domaine du recyclage. L'une d'entre elles, au Havre, recycle les déchets issus des carcasses animales, comme la graisse ou d'autres sous-produits. Actuellement, ce type de déchets est brûlé. Or ils pourraient être transformés en huile et utilisés comme biocarburant.

Cet amendement, que je vous invite à adopter, mes chers collègues, tend donc à inclure ces produits dans l'objectif complémentaire d'incorporation défini pour les biocarburants avancés.

Mme la présidente. L'amendement n° 873 rectifié, présenté par MM. Bizet, Bignon et Calvet, Mme Canayer, MM. Cardoux, César et Commeinhes, Mme Deroche, M. Emorine, Mme Garriaud-Maylam, M. Gremillet, Mme Gruny, M. Karoutchi, Mme Lamure, MM. P. Leroy et Mandelli, Mme Mélot et MM. Milon, Mouiller, Revet et Vial, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« *Art. L. 661-1-1.* – La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe, notamment pour la filière essence et pour la filière gazole, des objectifs d'incorporation de

biocarburants conventionnels et un objectif d'incorporation de biocarburants avancés dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports.

II. - Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, et incluant les biocarburants issus de résidus et déchets

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Cet amendement va dans le même sens que celui que je viens de présenter.

Mme la présidente. L'amendement n° 733, présenté par MM. Labbé, Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

, visant à se substituer progressivement aux biocarburants de première génération

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Mon cher collègue, vous parlez des centrales de quatrième génération, mais ces technologies, qui reposent en grande partie sur le sodium, ne sont pas au point. Loin s'en faut ! Par ailleurs, je ne suis pas persuadé qu'elles s'avèreraient rentables...

M. Charles Revet. On en reparlera !

M. Jean Desessard. Les dernières études prouvent la faible efficacité des agrocarburants de première génération en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, leur rôle dans la déstabilisation des marchés des matières premières agricoles a été démontré.

Ainsi, au regard des dégâts causés par les agrocarburants de première génération – hausse des prix, changement d'affectation des sols... –, cet amendement vise à leur substituer progressivement les biocarburants de deuxième génération, en se fixant comme objectif la disparition totale des premiers. Les agrocarburants de deuxième génération et de troisième génération entraînent beaucoup moins d'effets négatifs, notamment parce qu'ils n'entrent plus directement en concurrence avec les cultures alimentaires.

Mme la présidente. L'amendement n° 781, présenté par MM. Labbé, Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cet objectif, établi après la réalisation d'une étude d'évaluation des gisements mobilisables de matières premières, est fixé en cohérence avec les conclusions de cette étude.

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Les biocarburants avancés ne sont pas sans causer la moindre émission de gaz à effet de serre, tant pour la production et le transport des matières premières, que pour la transformation et le transport du produit fini. Selon les procédés et les bassins de collecte, ces émissions sont plus ou moins importantes.

Par cet amendement, nous demandons au Gouvernement de ne fixer d'objectifs sur les biocarburants avancés qu'après avoir mené une étude d'évaluation approfondie et obtenu la

preuve de leur éventuel bénéfice environnemental. À l'heure actuelle, il n'existe pas d'évaluation montrant l'avantage climatique et carbone de la deuxième génération. Il est fondamental, pour fixer des objectifs pertinents et se prémunir contre d'éventuels effets négatifs, de bien analyser en amont l'état des ressources et l'éventail des possibles.

Nous nous sommes lancés trop vite dans les agrocarburants de première génération, oubliant de prendre la mesure des impacts économiques, sociaux et environnementaux. Ne reproduisons pas les mêmes erreurs !

Mme la présidente. L'amendement n° 287 rectifié *bis*, présenté par MM. Filleul et Aubey, Mme Bonnefoy, MM. Camani et Cornano, Mme Herviaux, MM. J. C. Leroy, Madrelle, Miquel, Poher et Roux, Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéas 5 à 7

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les biocarburants, pour être qualifiés d'avancés, doivent être produits à partir de matières premières qui ne compromettent pas la vocation alimentaire d'une terre, et ne comportent pas ou peu de risques de changements indirects dans l'affectation des sols.

« La liste de ces biocarburants, les conditions dans lesquelles ils peuvent être qualifiés de biocarburants avancés, les mesures permettant de mettre en œuvre les objectifs et leurs modalités sont fixées par voie réglementaire. »

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. L'objet du présent amendement est de préciser la définition de biocarburant avancé.

L'article 11 fixe, à l'alinéa 4, un objectif d'incorporation de biocarburants avancés dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports et renvoie, à l'alinéa 5, à un décret le soin de fixer la liste des biocarburants avancés. Dans ce cadre, l'alinéa 6 vient préciser ce qu'il faut entendre par biocarburants avancés. Or la rédaction actuelle ne nous semble pas satisfaisante, car elle est insuffisamment précise.

Les dispositions de cet amendement viennent donc préciser que, pour être « avancés », les biocarburants doivent être produits à partir de matières premières qui ne compromettent pas la vocation alimentaire d'une terre et ne comportent pas ou peu de risques de changements indirects dans l'affectation des sols. En effet, la notion de biocarburants avancés recouvre, notamment, des biocarburants liquides et gazeux produits à partir de déchets, de résidus de l'agriculture – aquaculture, pêche ou sylviculture –, de résidus de transformation de matière cellulosique d'origine non alimentaire, de matières premières ligno-cellulosiques, d'algues et de micro-organismes.

Il reviendra au pouvoir réglementaire de fixer avec précision la liste de ces biocarburants et les conditions supplémentaires éventuelles pour obtenir la qualification de biocarburant avancé.

Mme la présidente. L'amendement n° 783 rectifié, présenté par MM. Labbé, Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 5 à 7

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les biocarburants, pour être qualifiés d'avancés, doivent être produits à partir de matières premières qui ne compromettent pas la vocation alimentaire d'une terre et ne comportent pas de risque de changement direct ou indirect dans l'affectation des sols.

« La liste de ces biocarburants, les conditions dans lesquelles ils peuvent être qualifiés de biocarburants avancés, les mesures permettant de mettre en œuvre les objectifs et leurs modalités sont fixées par voie réglementaire. »

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Sous réserve d'une analyse plus approfondie, mon amendement ressemble beaucoup à celui que vient de défendre M. Filleul. (*Sourires.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 38 rectifié, présenté par MM. Lefèvre et Pellevat, Mme Lamure, MM. Milon, Gilles, Calvet, Karoutchi, Doligé, Laufoaulu et Revet, Mmes Gruny et Lopez, MM. B. Fournier, Bignon et Houel, Mme Deseyne, MM. Morisset, Longuet, Bonhomme, Trillard, Chaize, de Nicolaj, Mayet, Cardoux et Bouchet, Mme Hummel, MM. Chasseing et Kennel, Mme Debré, MM. Raison, Perrin et Détraigne, Mme Deromedi, M. Savary, Mmes Mélot et Deroche, MM. Gremillet, Laménie et Vogel, Mme Imbert, MM. G. Bailly et D. Robert et Mme Canayer, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Sont inclus les biocarburants produits à partir de résidus et déchets issus de la transformation de matières premières agricoles.

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Cet amendement se justifie par son texte même.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 364 rectifié. Remplacer les alinéas 4 à 7 aurait une incidence, car la définition des biocarburants avancés, qui figure à l'alinéa 6, disparaîtrait du texte.

La commission est en revanche favorable à l'amendement n° 21 rectifié *bis*, qui, lui, se contente de remplacer le seul alinéa 4. Le fait de mentionner explicitement que la PPE doit fixer des objectifs non seulement en matière de biocarburants avancés, comme il est prévu actuellement, mais aussi en matière de biocarburants conventionnels pour les filières essence et gazole me semble compréhensible. En effet, le code de l'énergie fixe des objectifs par filière, ce qui est souhaitable pour une meilleure anticipation de la part des acteurs de la filière.

Lorsque nous avons eu ce débat en commission, j'avais indiqué que j'étais très ouvert sur le sujet mais que la définition des biocarburants avancés telle qu'elle est prévue dans le texte devait être conservée dans la mesure où nous devons anticiper la prochaine entrée en vigueur de la directive relative aux biocarburants. Cette dernière prendra pour la première fois en compte l'impact des émissions de gaz à effet de serre liées au changement indirect d'affectation des sols : elle permettra, d'une part, de limiter l'effet de substitution

avec les cultures alimentaires que l'on peut aujourd'hui observer pour les biocarburants de première génération et, d'autre part, de prendre en compte de manière plus précise l'impact global des biocarburants sur le réchauffement climatique.

Si l'amendement n° 21 rectifié *bis* est adopté, l'amendement n° 873 rectifié sera satisfait.

L'amendement n° 733 prévoit que les biocarburants avancés se substituent progressivement aux biocarburants de première génération. L'intention est louable, mais je suis défavorable à cet amendement, pour des raisons purement pragmatiques : les biocarburants de première génération ne disparaîtront pas. Il convient plutôt de veiller à ce qu'ils n'empêchent pas le développement des nouveaux biocarburants. Ce n'est pas la même chose ! Aujourd'hui, les biocarburants avancés ne sont de toute manière pas assez développés, même si des progrès ont été accomplis. Par ailleurs, le Gouvernement est contre cette modification. Mme la ministre a en outre rappelé qu'il y a eu des investissements et que des emplois sont en jeu.

L'amendement n° 781 est quant à lui satisfait. En effet, la PPE ne fixera pas d'objectifs sans en évaluer l'impact. En outre, l'article prévoit qu'un décret fixera les modalités de l'établissement de cette liste des biocarburants avancés. Sincèrement, je ne suis pas sûr que la loi, qui fixe des objectifs, doive préciser que les objectifs doivent préalablement avoir fait l'objet d'une « étude d'évaluation ». Essayons de simplifier et gardons-nous de rendre la loi trop bavarde. La commission demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

L'amendement n° 287 rectifié *bis* est déjà satisfait par l'article 11. J'en sollicite le retrait ; faute de quoi l'avis sera défavorable.

L'amendement n° 783 rectifié vise à réserver la qualification de biocarburants avancés aux biocarburants émettant 60 % de gaz à effet de serre en moins que les carburants conventionnels. Je ne suis pas favorable à l'ajout de cette précision dans la définition des biocarburants avancés. Elle figurait dans la version initiale de la directive relative aux biocarburants proposée par la Commission européenne avant que celle-ci ne soit discutée par les États, mais elle n'apparaît plus dans le difficile compromis trouvé au niveau européen.

Enfin, l'amendement n° 38 rectifié est satisfait par la définition actuelle : le décret établira la liste des substances concernées, mais la définition donne déjà le principe général permettant de qualifier un biocarburant d'avancé.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. L'avis du Gouvernement est défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. Avec mon panache vert, je me rallie à l'amendement n° 21 rectifié *bis*, et je retire l'amendement n° 364 rectifié.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. C'est beau comme de l'antique !

M. Jean Desessard. On va voir combien de temps vont encore durer les effets de la potion écologique !

Mme la présidente. L'amendement n° 364 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 21 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, les amendements n^{os} 873 rectifié, 733, 781, 287 rectifié *bis*, 783 rectifié et 38 rectifié n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 11, modifié.

(L'article 11 est adopté.)

Chapitre II

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS ET QUALITÉ DE L'AIR DANS LES TRANSPORTS

Article 12

- ① I. – Les entreprises de plus de cinq cents salariés appartenant au secteur de la grande distribution établissent, au plus tard le 31 décembre 2016, un programme des actions qu'elles décident de mettre en œuvre ou auxquelles elles décident de contribuer afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant du transport des marchandises qu'elles commercialisent sur le territoire national, des sites de production jusqu'aux points de destination finale.
- ② L'objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques, qui est constituée par le rapport entre le volume de ces émissions et les quantités de marchandises commercialisées la même année, est, par rapport à 2010, de 10 % au moins en 2020 et de 20 % au moins en 2025.
- ③ II. – Les programmes d'actions mentionnés au premier alinéa du I sont communiqués à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, qui en établit un bilan national au plus tard le 31 décembre 2017.
- ④ III. – Le champ des entreprises soumises aux obligations prévues aux I et II et les modalités d'application du présent article sont précisés par décret.

Mme la présidente. Je suis saisie de sept amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n^o 510, présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier, M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beaufils, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin, est ainsi libellé :

Alinéa 1

1^o Supprimer les mots :

de plus de cinq cents salariés

2^o Après le mot :

distribution

insérer les mots :

, de l'équipement et de la construction

La parole est à M. Jean-Pierre Bosino.

M. Jean-Pierre Bosino. La rédaction de l'article 12 impose aux grandes entreprises du secteur de la distribution la mise en place d'un programme d'actions afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphé-

riques résultant du transport des marchandises qu'elles commercialisent. Il se situe en cela dans le prolongement du Grenelle de l'environnement.

Lors des débats sur le Grenelle, la question des seuils avait été soulevée et l'argument récurrent à cette époque était qu'il ne fallait pas pénaliser les PME, une entreprise de 250 salariés étant considérée comme une PME, ce qui, avouons-le, est quelque peu exagéré, surtout lorsque, selon l'étude d'impact, seule une centaine d'entreprises sont potentiellement visées par cette mesure. C'est pourquoi nous proposons de revenir au moins à la rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale, qui confiait au pouvoir réglementaire le soin de déterminer le seuil à partir duquel les entreprises seraient soumises à cette obligation.

Pour nous, il s'agit évidemment d'aller plus loin aujourd'hui, en 2015, et d'être plus ambitieux dans nos objectifs que le Grenelle. Nous souhaitons que cette obligation soit étendue aux entreprises de l'équipement et de la construction eu égard aux tonnages et aux volumes transportés de ces secteurs. En effet, le transport relatif aux matériaux de construction et aux produits manufacturés est en forte progression. La construction, par exemple, génère à elle seule 21 % des transports de marchandises par la route.

Mme la présidente. L'amendement n^o 734, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Remplacer les mots :

cinq cents

par les mots :

deux cent cinquante

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Il s'agit d'un amendement de cohérence avec l'alinéa 4 de l'article 14, qui, dans sa version adoptée en commission au Sénat, établit que les entreprises d'au moins 250 salariés doivent faciliter, autant que possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le travail de leurs salariés.

Mme la présidente. L'amendement n^o 318 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 1

1^o Remplacer les mots :

appartenant au secteur de la grande distribution

par les mots :

du secteur de la distribution

2^o Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À ce titre, le recours à la voie d'eau est à favoriser eu égard à la topographie du territoire concerné.

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement vise tout d'abord à soumettre l'ensemble des entreprises du secteur de la distribution, et non pas seulement les plus grandes, c'est-à-dire celles de 500 salariés et plus, à l'effort de rédu-

tion des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant du transport des marchandises qu'elles commercialisent sur le territoire national.

Il tend ensuite à encourager le développement du transport fluvial, qui est tout à fait adapté au trafic de marchandises.

Mme la présidente. L'amendement n° 417 rectifié, présenté par MM. César, Mouiller, Cornu, Vaspard, B. Fournier, Emorine, Raison et Pointereau, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Remplacer les mots :

commercialisent sur le territoire national, des sites de production jusqu'aux points de destination finale

par les mots :

opèrent ou qu'elles pilotent sur le territoire national sortant de leurs plateformes logistiques jusqu'à leurs magasins, conformément à la méthode d'évaluation préconisée du bilan gaz à effet de serre.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 371 rectifié, présenté par MM. Gremillet et Raison, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Remplacer le mot :

commercialisent

par les mots :

opèrent ou qu'elles pilotent

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 376, présenté par M. Gremillet, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Remplacer les mots :

des sites de production jusqu'au point de destination finale

par les mots :

sortant de leurs plateformes logistiques jusqu'à leurs magasins, conformément à la méthode d'évaluation préconisée par le bilan des émissions de gaz à effet de serre.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 168 rectifié *ter*, présenté par MM. Marseille, Détraigne, Bockel, Guerriau et Canevet, Mme Goy-Chavent, MM. Delahaye et J.L. Dupont, Mme Jouanno, MM. D. Dubois, Pozzo di Borgo et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À ce titre, le recours à la voie d'eau est à favoriser eu égard à la topographie du territoire concerné.

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Il est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission du développement durable sur les amendements restant en discussion ?

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 510. Le transport de marchandises est un poste important d'émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de la distribution. Il est donc pertinent de s'intéresser aux grandes entreprises de ce secteur afin qu'elles définissent des mesures appropriées dans le cadre d'un programme d'actions pour réduire leurs émissions.

Le périmètre retenu se calque sur celui déjà prévu par le Grenelle. Étendre cette mesure à l'ensemble des entreprises sans même connaître l'impact qu'elle pourrait avoir sur des PME ou sans prendre en considération les contraintes de concurrence étrangère ou de concentration du secteur est, aux yeux de la commission, inefficace, voire potentiellement contre-productif.

La commission a également émis un avis défavorable sur l'amendement n° 734. La taille de 500 salariés est celle retenue par le Grenelle pour les obligations en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. L'idée est d'être pragmatique, efficace, plutôt que de bâtir des plans difficilement réalisables.

L'amendement n° 318 rectifié vise à ce que les programmes d'actions mis en place par les entreprises de la grande distribution pour réduire leurs émissions puissent favoriser, par exemple, le recours à la voie d'eau « eu égard à la topographie du territoire concerné ».

Aux yeux de la commission du développement durable, il n'est pas utile de prévoir des exemples précis devant être insérés au sein des programmes d'actions. Le report modal sur le transport fluvial de marchandises est une possibilité, mais il en existe d'autres. De plus, cet objectif de report est déjà prévu à l'article 9 B du présent texte.

Dès lors, cet amendement paraît satisfait, et donc superflu. La commission ne peut qu'y être défavorable. Elle est, pour les mêmes raisons, défavorable à l'amendement n° 168 rectifié *ter*.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement est favorable aux dispositions de l'amendement n° 510 qui visent à étendre le champ d'application de l'article 12 aux entreprises des secteurs de l'équipement et de la construction. Cependant, cet amendement tend également à supprimer le seuil de 500 salariés.

Il aurait peut-être mieux valu rédiger deux amendements, monsieur Bosino, même si je reconnais que l'existence de ce seuil peut poser problème dans le secteur de la distribution. Certaines grandes enseignes, en raison de leur organisation en structure franchisée, ont des établissements de taille modeste employant chacun moins de 500 salariés. Il y a le cas, par exemple, d'une enseigne, dont je tairai le nom, qui compte 630 magasins, pour la plupart indépendants, mais qui regroupe au total 6 000 salariés.

Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse du Sénat.

L'amendement n° 734 vise à étendre le champ d'application de l'article aux entreprises de la distribution de plus de 250 salariés, au lieu de 500. Le Gouvernement demande aux auteurs de cet amendement de le retirer au profit de l'amendement n° 510.

Enfin, les amendements n^{os} 318 rectifié et 168 rectifié *ter* tendent à favoriser le recours au transport fluvial, ce qui est déjà prévu par le projet de loi. Le Gouvernement invite donc les auteurs de ces amendements à les retirer.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 510.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Desessard, l'amendement n^o 734 est-il maintenu ?

M. Jean Desessard. M. le rapporteur pour avis a indiqué préférer les dispositions pragmatiques et efficaces aux plans sur la comète. Les écologistes ne tirent pas de plans sur la comète, ils tirent des plans pour la planète ! *(Sourires.)*

Mme Catherine Procaccia. Très bon mot !

M. Jean Desessard. Ils pensent qu'il ne faut pas seulement s'attacher au local, parce que les problèmes climatiques, comme les gaz à effet de serre, se posent à l'échelle de la planète, voire plus loin encore !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. À l'échelle de l'univers ?

M. Jean Desessard. Monsieur le rapporteur pour avis, puisque vous m'avez interpellé – pour ne pas dire que vous m'avez « cherché » – au sujet de l'efficacité de notre dispositif,...

Mme Chantal Jouanno. Vous nous l'avez fâché !

M. Jean Desessard. ... je vous rappelle que, à l'article 14, la commission du développement durable a fait passer le seuil de 500 salariés à 250 ! Pragmatique et efficace, elle a considéré qu'organiser le covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le travail dans les entreprises d'au moins 250 salariés, c'est facile, à moins qu'elle pense que cette mesure ne s'appliquera pas... En fait, c'est tout sauf facile, c'est d'ailleurs ce que vous m'avez répondu pour vous opposer à mon amendement. S'il est difficile pour une entreprise d'au moins 250 salariés d'établir un programme des actions qu'elles décident de mettre en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, pourquoi ne serait-ce pas difficile pour le covoiturage ?

Je ne comprends pas où sont le pragmatisme et l'efficacité ; à moins que tout ça ne témoigne d'un *a priori* envers les écologistes, toujours soupçonnés d'être utopistes et d'avoir des idées différentes. C'est en somme nous renvoyer à votre bonne gestion, à votre gestion « à la papa ».

Les écologistes ne sont pas des utopistes. La réalité du réchauffement climatique, les gaz à effet de serre sont bel et bien là ! Si nous examinons ce projet de loi, c'est bien parce que des problèmes d'ordre écologique se posent, que nous, écologistes, avons peut-être seulement eu le tort de percevoir avant d'autres.

Dans tous les cas, épargnez-nous, au moins le temps de nos débats sur ce texte, vos propos selon lesquels vous seriez efficaces et pragmatiques, quand nous ne serions que de doux rêveurs !

Vous l'aurez compris, madame la présidente, je maintiens cet amendement, dont le dispositif est aussi réalisable que la disposition relative au covoiturage.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Je répondrai brièvement à Jean Desessard, car cette discussion pourrait nous mener très loin...

Vous avez fait les questions et les réponses, mon cher collègue. Les Verts bâtissent peut-être des plans pour l'univers, moi, je suis un homme de terrain, et je m'intéresse au sort des entreprises. En choisissant le seuil de 500 salariés, retenu par le Grenelle de l'environnement en ces matières, je ne fais que m'inscrire dans une démarche à laquelle vous aviez, à l'époque, apporté vos suffrages. Les dispositions sur le covoiturage, quant à elles, concernent la vie interne de l'entreprise et se fondent sur le volontariat, ce qui rend plus aisée leur application pour les entreprises d'au moins 250 salariés.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 734.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Requier, l'amendement n^o 318 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Requier. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o 318 rectifié est retiré.

Madame Jouanno, l'amendement n^o 168 rectifié *ter* est-il maintenu ?

Mme Chantal Jouanno. Non, je le retire également, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o 168 rectifié *ter* est retiré.

L'amendement n^o 288 rectifié, présenté par MM. Filleul et Aubey, Mme Bonnefoy, MM. Camani et Cornano, Mme Herviaux, MM. J.C. Leroy, Madrelle, Miquel, Póher et Roux, Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elles veillent à ce que cette obligation ne se traduise pas par des charges supplémentaires pour leurs fournisseurs de biens et denrées.

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement vise à préciser que les entreprises concernées par la mise en œuvre de ce programme d'actions de réduction des gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ne puissent pas en répercuter les éventuels coûts ou obligations sur leurs fournisseurs de biens et denrées, notamment agricoles.

Il s'agit ici d'éviter tant une éventuelle répercussion sur les prix d'achats pratiqués par les grandes et moyennes surfaces qu'un éventuel transfert de la logistique de stockage ou de transport sur les seuls fournisseurs. Il apparaît en effet que des distributeurs imposent parfois à leurs fournisseurs des schémas logistiques complexes et coûteux. Il ne faudrait donc pas que la mise en œuvre des programmes d'actions visés au présent article revienne à en imposer encore davantage.

Nous pourrions tout à fait imaginer qu'un distributeur impose demain à ses fournisseurs le recours à une flotte de camions électriques. Or l'objectif de cet article est, au contraire, d'intérêt général : il est de rechercher des solutions satisfaisantes pour toutes les parties prenantes. Le présent amendement vise donc à préciser que la recherche de solutions et l'éventuelle gestion d'un surcoût ne peuvent pas se répercuter uniquement sur les fournisseurs de biens et denrées.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Cet amendement vise à prévoir que l'obligation figurant à l'article 12 ne se traduira pas par des charges supplémentaires pour les fournisseurs de biens et denrées des entreprises appartenant au secteur de la grande distribution. Nous comprenons la motivation ayant présidé à son dépôt, mais nous pensons qu'il s'agit d'une crainte infondée. Il ne faut pas empêcher une mesure de porter ses fruits avant même sa mise en œuvre ; autant ne rien faire, dans ces conditions !

Il s'agit ici de demander aux distributeurs de définir les mesures appropriées dans le cadre d'un programme d'actions, pour atteindre un objectif qui, entre nous soit dit, n'a pas une dimension très contraignante ni très sévère. Cet objectif peut d'ailleurs être atteint grâce à plusieurs types d'actions : la diminution des distances parcourues, l'amélioration de la performance énergétique des véhicules, du taux de chargement – nous avons constaté que la situation pouvait être considérablement améliorée – ou encore le recours au report modal.

Les coûts pour le secteur concerné ne nous paraissent pas tels que l'on ne puisse pas s'engager sur cette voie. Dès lors, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement est très favorable à cet amendement, qui lui semble tout à fait judicieux.

Les dispositions prévues par l'article 12 n'ont pas vocation à peser sur le secteur de la production ; au contraire, elles vont dans le sens d'une réduction des gaspillages, d'une optimisation de la logistique et de la réduction des coûts.

Bien évidemment, il faut faire confiance aux entreprises pour s'adapter à ce dispositif, mais il est important, me semble-t-il, que la loi prévoit un cadre.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 288 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 12, modifié.

(L'article 12 est adopté.)

Article 12 bis

① I. – Les personnes publiques ou privées exploitant un aéroport défini aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 *quater* A du code général des impôts établissent, au plus tard le 31 décembre 2016, un programme des actions qu'elles décident de mettre en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plateforme notamment.

② L'objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques est, par rapport à 2010, de 10 % au moins en 2020 et de 20 % au moins en 2025. L'intensité en gaz à effet de serre est le rapport entre le volume des émissions de ces gaz et le nombre de mouvements aériens sur la plateforme concernée la même année.

③ II. – *(Non modifié)* Les véhicules terrestres et aériens utilisés pour les missions opérationnelles de défense, de sécurité, d'intervention, d'incendie et de secours ne sont pas concernés par ces programmes d'actions.

④ III. – Les programmes d'actions mentionnés au premier alinéa du I sont communiqués à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, qui en établit un bilan national au plus tard le 31 décembre 2017.

⑤ IV. – Un décret précise les modalités d'application du présent article ainsi que la liste des personnes publiques ou privées soumises aux obligations qu'il fixe. – *(Adopté.)*

Articles additionnels après l'article 12 bis

Mme la présidente. L'amendement n° 900, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 12 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le III de l'article L. 229-12 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Au b, après le mot : « annuelle », il est inséré le mot : « moyenne » ;

2° Au quatrième alinéa, les mots : « au-delà de l'augmentation annuelle de 18 % » sont supprimés.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Il s'agit de la mise en cohérence du code de l'environnement avec le rectificatif publié au *Journal officiel de l'Union européenne* du 5 décembre 2014. Cela n'entraîne pas de grande discussion. La commission a donc émis un avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 900.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 12 bis.

L'amendement n° 125, présenté par Mme Didier, M. Vergès et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 12 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le taux d'exposition des salariés aux PM10 est révisé pour le mettre en cohérence avec le niveau d'exposition toléré pour la population, afin d'assurer une protection efficace des salariés contre les risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Les PM10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, comme nous le savons tous désormais. *(Sourires.)*

Le projet de loi consacre une partie de ses dispositions pour agir sur la qualité de l'air et la pollution atmosphérique. Le chapitre II du titre III vise plus particulièrement le secteur des transports.

Notre amendement s'inscrit dans cette même logique. En effet, comme vous le savez, mes chers collègues, de nombreux salariés des transports sont exposés à des taux de PM10 particulièrement élevés, ce qui emporte des conséquences parfois graves sur leur santé. Je pense ici aux salariés des péages des autoroutes ou encore aux chauffeurs de bus, qui sont exposés au quotidien à une pollution très forte de l'air extérieur.

Dans certaines configurations géographiques, par exemple dans les vallées, tous les citoyens sont concernés. Mais, pour les salariés, l'exposition dure souvent plus longtemps.

Le Conseil supérieur d'hygiène publique de France a prévenu dès 2006, rejoignant les remarques de plusieurs représentants syndicaux des salariés à propos de l'air intérieur, que, dans les transports ferroviaires souterrains, la pollution liée aux matériaux de roulage et de freinage, ainsi qu'à la mauvaise ventilation, était deux à dix fois supérieure aux valeurs enregistrées par les stations urbaines de fond. De plus, dans les enceintes souterraines ferroviaires de toutes les agglomérations françaises, les salariés et, de fait, les usagers sont exposés à des taux de particules très élevés. En d'autres termes, la réglementation actuelle ne protège pas suffisamment les femmes et les hommes qui travaillent dans ces installations de transports ou qui les empruntent.

Par cet amendement, nous demandons une révision du code du travail, afin que le taux d'exposition des salariés aux PM10 – cela protégerait évidemment aussi les usagers – soit mis en cohérence avec les niveaux requis pour l'ensemble de la population.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. L'amélioration de la qualité de l'air pour les salariés et pour les usagers des transports en commun est une préoccupation que je partage.

Plusieurs initiatives sont actuellement menées pour réduire les taux de particules fines dans les enceintes ferroviaires. Un plan d'actions sur la qualité de l'air intérieur a été lancé au mois d'octobre 2013 par les ministères chargés de l'écologie et de la santé. Plusieurs opérations de long terme sont prévues pour améliorer la qualité de l'air dans ces enceintes.

Le ministère de l'écologie a confié des travaux d'évaluation à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, l'ANSES, et à l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, l'INERIS. Les résultats en seront connus en avril ou en mai 2015. Des protocoles de mesure harmonisés proposés par l'INERIS seront mis en place pour les exploitants. En cas de dépassement des valeurs, qui seront définies par l'ANSES, des actions seront demandées aux exploitants pour réduire concrètement les émissions. Il y aura aussi des stratégies pluriannuelles de réduction des émissions.

Ce travail d'évaluation apparaît nécessaire compte tenu de l'importance des travaux qui seront envisagés pour améliorer la qualité de l'air intérieur. Il faudra sans doute créer des ouvrages de ventilation des tunnels, rénover le parc roulant, équiper ses rames de systèmes de ventilation avec filtres...

Au regard des différentes actions en cours, il semble prématuré de prévoir dès à présent une modification des taux d'exposition ; les protocoles de mesure harmonisés pour ces émissions n'ont même pas encore été proposés.

J'appelle également l'attention du Sénat sur l'imprécision des mots « mettre en cohérence ». Les auteurs de l'amendement semblent souhaiter aligner les taux d'exposition limites de la population sur les taux d'exposition des salariés. Or le taux d'exposition de la population s'applique à l'air ambiant extérieur, tandis que le taux d'exposition des salariés concerne des locaux intérieurs à pollution spécifique. Envisager un alignement des taux ne paraît pas compatible à moyen terme avec cette différence essentielle de contexte, compte tenu notamment du caractère confiné des espaces souterrains et de la production de particules spécifiques aux transports collectifs, où l'on retrouve des phénomènes d'abrasion.

L'État a visiblement pris conscience du problème, et il se donne les moyens de répondre à cette préoccupation importante et pertinente.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement vise à abaisser le taux d'exposition des salariés aux particules. C'est effectivement une vraie préoccupation. C'est pourquoi j'ai demandé à l'ANSES, conjointement avec le ministère de la santé et le ministère du travail, de rédiger un rapport sur le sujet. Il est attendu pour le mois d'avril.

L'ajustement des seuils relève du domaine réglementaire. Je prends donc l'engagement de vous communiquer ce rapport et de procéder, dès que nous aurons des données plus précises, à cet ajustement. Il n'est donc pas nécessaire de recourir à la loi pour mettre en œuvre de telles mesures, d'autant qu'un certain nombre de notions qui figurent dans le texte de l'amendement méritent d'être affinées : le terme de « salarié » est plus réducteur que celui de « travailleur » ; le « niveau d'exposition » est inconnu ; les concepts de « protection efficace » et de « niveau toléré » risquent de susciter des problèmes d'application. Il me paraît donc important d'apporter quelques clarifications, afin que les textes réglementaires soient véritablement applicables.

Il faudra également communiquer ces éléments aux partenaires sociaux, qui sont d'ailleurs demandeurs. Dans le cadre du Conseil national de la transition écologique, ils réclament l'intégration progressive du débat environnemental dans le dialogue social. Les partenaires assistent aux tables rondes et s'investissent de plus en plus sur ce thème, dans la perspective de la conférence sur le climat. D'ailleurs, cela peut s'inscrire dans le prolongement des discussions sur l'hygiène et la sécurité. Les questions de biodiversité dans les entreprises et de performance énergétique sont autant des sujets passionnants pour les acteurs du dialogue social. Le patronat peut y voir des contraintes supplémentaires, mais les choses sont en train de mûrir.

Je souhaite donc que les partenaires sociaux soient informés et associés à la démarche. Ils pourront ainsi relayer auprès des entreprises les décisions qui seront prises dans le cadre des textes réglementaires, une fois les conclusions du rapport connues, c'est-à-dire au mois d'avril. En attendant, je suggère le retrait de cet amendement.

Mme la présidente. Madame Didier, l'amendement n° 125 est-il maintenu ?

Mme Évelyne Didier. La CFDT, qui essaie de sensibiliser un certain nombre d'acteurs, m'avait alertée sur le sujet. Au demeurant Mme la ministre m'a répondu de manière précise et approfondie, je peux donc retirer cet amendement d'appel.

Mme la présidente. L'amendement n° 125 est retiré.

Article 12 ter (nouveau)

- ① Après l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-1-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2213-1-1.* – Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières ou de mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports ou de protection de l'environnement. »

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard, sur l'article.

M. Jean Desessard. Je voterai cet article.

Toutefois, je souhaite répondre à M. le rapporteur pour avis, qui nous a reproché de nous placer au niveau de la planète.

M. Gérard Longuet. C'était sur l'article précédent !

M. Jean Desessard. Je rappelle à notre collègue qu'une conférence mondiale sur le climat aura lieu en France à la fin de l'année. J'ignore si ses propos reflètent la pensée de tous les membres de son parti... J'avais pourtant l'impression que tout le monde, du Président de la République au Gouvernement, en passant par l'ensemble des forces politiques, souhaitait le succès de cette conférence.

En outre, certains semblent vouloir ériger l'efficacité et le pragmatisme au rang de qualités suprêmes. Je suis pour l'efficacité et le pragmatisme, mais je suis aussi pour l'idéologie ! L'idéologie, c'est la prise de conscience des nouveaux défis : les problèmes écologiques d'aujourd'hui n'ont rien à voir avec ceux d'il y a un siècle ! C'est donc une nouvelle donnée. Qui dit nouvelle donnée dit nouvelles priorités : parfois, l'écologie doit passer avant l'économie ! C'est une analyse différente, avec des réponses différentes, donc avec une stratégie politique différente.

Ceux qui visent seulement le pragmatisme et l'efficacité se moulent dans les cadres actuels. Ils ne remettent pas en cause les modes de pensée anciens, qui ne correspondent plus à la réalité. Nous avons effectivement besoin de pragmatisme et d'efficacité, mais nous avons aussi besoin – c'est le rôle des organisations politiques – d'une pensée globale sur la planète, sur le système social, ainsi que de stratégies pour répondre aux nouveaux défis, notamment environnementaux et climatiques !

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, sur l'article.

M. Gérard Longuet. Parmi les biens à la fois durables et éphémères, il y a le temps. Si nous pouvions éviter de le gaspiller, ce serait un hommage rendu au développement constant.

M. Jean Desessard. Si on ne peut plus faire de politique...

M. Gérard Longuet. Il y a un temps pour tout !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 12 ter.

(L'article 12 ter est adopté.)

8

COMMUNICATION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

Mme la présidente. Le Conseil constitutionnel a informé le Sénat, le 13 février 2015, que, en application de l'article 61-1 de la Constitution, le Conseil d'État a adressé au Conseil constitutionnel une décision de renvoi d'une question prioritaire de constitutionnalité portant sur le IV de l'article L. 712-6-1 du code de l'éducation (Gouvernance des universités) (2015-465 QPC).

Le texte de cette décision de renvoi est disponible à la direction de la séance.

Acte est donné de cette communication.

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures trente, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de M. Jean-Pierre Caffet.)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET vice-président

M. le président. La séance est reprise.

9

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif à la transition énergétique pour la croissance verte.

Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus, au sein du chapitre II du titre III, à l'article 13.

Article 13

① I. – Après l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-1 ainsi rédigé :

② « *Art. L. 2213-4-1.* – I. – Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, 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.

- ③ « II. – Les zones à circulation restreinte sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules 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 circulation restreinte est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil général sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. Les véhicules circulant dans une zone à circulation restreinte font l'objet de l'identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique prévue à l'article L. 318-1 du code de la route.
- ④ « La circulation des transports en commun est toujours autorisée dans une zone à circulation restreinte.
- ⑤ « L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones à circulation restreinte sont créées.
- ⑥ « Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution des émissions fixés par le plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement.
- ⑦ « III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant sa nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de sa mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, est 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 rendu.
- ⑧ « Le projet d'arrêté, l'étude et les avis recueillis en application du premier alinéa du présent III sont mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 122-8 du code de l'environnement.
- ⑨ « IV. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue l'efficacité au regard des bénéfices attendus de façon régulière, au moins tous les trois ans, et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article.
- ⑩ « 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 dont la circulation dans une zone à circulation restreinte ne peut être interdite ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées. »
- ⑪ II. – (*Non modifié*) Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- ⑫ 1° La seconde phrase du second alinéa de l'article L. 222-6 est complétée par les mots : « , y compris la réduction des vitesses maximales autorisées » ;

⑬ 2° À la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 223-1, après le mot : « véhicules », sont insérés les mots : « notamment par la réduction des vitesses maximales autorisées » ;

⑭ 3° L'article L. 223-2 est ainsi modifié :

⑮ a) Le début est ainsi rédigé : « En cas d'interdiction de la circulation de certaines catégories de voitures particulières décidée en application de l'article L. 223-1, l'accès... (*le reste sans changement*). » ;

⑯ b) Après le mot : « assuré », sont insérés les mots : « par toute mesure tarifaire incitative décidée par les autorités organisatrices de transports ou » ;

⑰ 4° La section 3 du chapitre VIII du titre II du livre II est abrogée ;

⑱ 5° Au second alinéa de l'article L. 361-2, après la référence : « L. 2213-4 », est insérée la référence : « , L. 2213-4-1 ».

⑲ III. – Afin d'améliorer l'efficacité énergétique du transport routier de personnes et d'en réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, des aides à l'acquisition de véhicules propres définis au 1° de l'article L. 224-6 du code de l'environnement, dans sa rédaction résultant de l'article 9 de la présente loi, en remplacement de véhicules anciens polluants peuvent être attribuées, dans des conditions définies par voie réglementaire, en fonction de critères sociaux ou géographiques.

M. le président. L'amendement n° 1 rectifié *bis*, présenté par MM. Hyst, Karoutchi et Capo-Canellas, Mmes Duchêne et Mélot et M. Houel, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

La mise en place d'une zone à circulation restreinte sur tout ou partie du territoire de la métropole relève du président du conseil de la métropole. Si celui-ci ne dispose pas de l'exercice des prérogatives relatives à la police de la circulation, cette mise en place est subordonnée à la délégation préalable, par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre qui la composent, des compétences nécessaires à la métropole.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 97, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

II. - Alinéa 10

Après les mots :

catégories de véhicules

insérer les mots :

, y compris de transport collectif de personnes,

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Dans les zones à circulation restreinte, un décret fixera les catégories de véhicules dont la circulation ne

peut être interdite. Le présent amendement vise à ajouter que ces catégories peuvent comprendre des transports collectifs de personnes.

En effet, nous avons entendu dire qu'il serait possible à certains transporteurs peu scrupuleux d'utiliser des véhicules de norme Euro 0, dont les taux d'émission pourraient être particulièrement élevés.

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

Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 97.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 19 rectifié, présenté par MM. Revet, Bizet, Portelli, Trillard et Houel et Mme Hummel, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les zones de circulation restreinte peuvent concerner tant les transports de personnes que de marchandises.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 5 rectifié, présenté par Mme Gruny, MM. G. Bailly, Bignon, Bizet, Bouchet et Calvet, Mme Canayer, M. Cardoux, Mme Cayeux, MM. César et Danesi, Mmes Debré, Deroche, Deromedi, Des Esgaulx, Deseyne et Di Folco, MM. B. Fournier, Gilles, Grand, Gremillet et Houel, Mmes Hummel, Imbert et Keller, MM. Kennel, Laménié, Lafoauleu, Lefèvre, P. Leroy, Mandelli et Mayet, Mmes Mélot et Micouleau, MM. Milon, Morisset, Pellevat, Perrin, Pintat et Pinton, Mme Procaccia et MM. Raison, Revet, Savary, Savin, Trillard et Vial, est ainsi libellé :

Alinéa 19

Supprimer les mots :

ou géographiques

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 13, modifié.

(L'article 13 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 13

M. le président. L'amendement n° 319, présenté par Mme Archimbaud, MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 1011 *bis* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa du II, après le mot : « carbone », sont insérés les mots : « , le nombre de grammes d'oxydes d'azote et le nombre de particules fines » ;

2° Au premier alinéa du III, après le mot : « taxe », sont insérés les mots : « , pour sa part relative au dioxyde de carbone, » ;

3° Après le III, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Le tarif de la taxe est obtenu par l'application au tarif pour la part relative au dioxyde de carbone, définie au III, d'une modulation, définie au présent paragraphe, dépendant des caractéristiques d'émission du véhicule. Si un véhicule relève de plusieurs catégories, c'est la catégorie la plus favorable au redevable de la taxe qui est retenue :

« 1° Si le véhicule respecte la norme euro 6, qu'il émet moins de 55 mg/km d'oxydes d'azote et moins de 5×10^{11} particules fines par kilomètre, alors le tarif défini au III est minoré de 5 % ;

« 2° Si le véhicule respecte la norme euro 6 et qu'il émet moins de 6×10^{11} particules fines par kilomètre, alors le tarif défini au III est appliqué sans modification ;

« 3° Si le véhicule respecte la norme euro 6, alors le tarif défini au III est majoré de 5 % ;

« 4° Si le véhicule respecte la norme euro 5, alors le tarif défini au III est majoré de 10 % ;

« 5° Si le véhicule respecte la norme euro 4, alors le tarif défini au III est majoré de 15 % ;

« 6° Si le véhicule respecte la norme euro 3, alors le tarif défini au III est majoré de 20 % ;

« 7° Si le véhicule respecte la norme euro 2, alors le tarif défini au III est majoré de 25 % ;

« 8° Si le véhicule respecte la norme euro 1, alors le tarif défini au III est majoré de 30 % ;

« 9° Dans tous les autres cas, le tarif défini au III est majoré de 35 % . »

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Cet amendement vise, pour des raisons sanitaires, à intégrer dans la définition du malus automobile les émissions d'oxydes d'azote, NOx, et de particules fines. Il est donc proposé que le malus soit modulé en fonction des émissions de NOx et de particules.

Cette mesure est complémentaire de l'aide à l'acquisition de véhicules propres prévue à l'article 13 du présent projet de loi. Elle permettrait d'éviter que ne se reproduise l'erreur de 1998 : la pastille verte avait permis de renouveler le parc sans pour autant régler le problème des particules fines, en témoigne les pics de pollution auxquels nous sommes de plus en plus souvent confrontés.

Il est donc important, en plus de s'attaquer aux vieux véhicules polluants, d'inciter à ce que les nouveaux véhicules mis sur le marché soient les plus vertueux possible sur le plan des émissions de particules fines, comme c'est déjà le cas sur le plan des émissions de CO₂.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Il est urgent de prendre ce problème de santé publique à bras-le-corps, mais toutes les solutions ne sont pas équivalentes. La priorité, à mon sens, est le renouvellement du parc ancien le plus polluant. Je ne crois pas qu'une nouvelle taxe permettra de renouveler celui-ci. Au contraire, elle aurait pour conséquence d'augmenter la fiscalité pesant sur les automobilistes sans pour autant forcément remplacer le plus rapidement possible le parc diesel vieillissant.

Par ailleurs, je crois surtout que le problème que vous soulignez, mon cher collègue, est réglé par le décret du 31 décembre 2014, qui vient de refondre complètement le système du bonus écologique. Ne peuvent désormais en bénéficier que les véhicules électriques ou hybrides. Aucun véhicule thermique ne pourra y avoir droit.

Il me semble que l'incitation est une mesure plus positive que de prévoir le renforcement du malus. Aider les gens à acquérir de nouveaux véhicules me paraît être une meilleure dynamique. C'est pourquoi la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 319.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 815, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au 1° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, les mots : « de certaines voies » sont remplacés par les mots : « de tout ou partie des voies ».

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. L'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales permet au maire, titulaire du pouvoir de police de la circulation en vertu de l'article L. 2213-1 du même code, d'interdire par arrêté motivé à certaines heures l'accès à certaines voies de l'agglomération ou de réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement.

Cet amendement vise à permettre au maire de prendre de telles mesures de restrictions de circulation à certaines heures sur l'ensemble des voies de la commune. En effet, la rédaction actuelle de l'article L. 2213-2 semble exclure que la restriction de circulation puisse concerner toutes les voies de la commune, ce qui peut s'avérer préjudiciable à l'atteinte des objectifs visés par l'arrêté du maire.

M. le président. L'amendement n° 289 rectifié, présenté par MM. Madec, Filleul et Aubey, Mme Bonnefoy, MM. Camani et Cornano, Mme Herviaux, MM. J. C. Leroy, Madrelle, Miquel, Poher et Roux, Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À compter du 1^{er} juillet 2015 et jusqu'au 1^{er} janvier 2017, le maire d'une commune située dans une zone pour laquelle un plan de protection de l'atmosphère a été adopté, en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, peut, par arrêté motivé, étendre à l'ensemble des voies de la commune l'interdiction d'accès à certaines heures prise sur le fondement du 1° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales à l'encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique. Cet

arrêté fixe la liste des véhicules concernés et celle des véhicules bénéficiant d'une dérogation à cette interdiction d'accès.

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Cet amendement vise à permettre au maire de prendre des mesures de restrictions de circulation à l'encontre des véhicules polluants sur l'ensemble des voies de la commune, et plus seulement sur certaines voies, comme le prévoit le droit en vigueur.

L'objectif de cet amendement est donc de proposer un dispositif de transition en attendant l'application de l'article 13, que nous venons d'adopter. Il n'entre pas en concurrence avec la possibilité de créer des zones à circulation restreinte.

Tout d'abord, il est limité dans le temps et ne s'applique que jusqu'au 1^{er} janvier 2017 ; son objectif est donc de s'appliquer de façon transitoire, en attendant que les zones à circulation restreinte soient opérationnelles.

Ensuite, il reste limité à une application « à certaines heures » et ne permet donc pas de mettre en place des restrictions de circulation permanentes, comme c'est le cas des zones à circulation restreinte.

Enfin, il est limité aux communes situées dans une zone pour laquelle un plan de protection de l'atmosphère a été adopté, justifiant ainsi la nécessité d'agir pour des motifs de pollution de l'air.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission est défavorable à l'amendement n° 815, car il crée de la complexité juridique. En revanche, elle est favorable à l'amendement n° 289 rectifié puisqu'il s'agit d'une mesure transitoire.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Juridiquement, une interdiction de restriction de la circulation doit être limitée dans le temps. Je suggère donc aux auteurs de l'amendement n° 815 de le retirer au profit de l'amendement n° 289 rectifié, d'autant que les objectifs sont les mêmes.

M. le président. Monsieur Desessard, l'amendement n° 815 est-il maintenu ?

M. Jean Desessard. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur pour avis de leurs explications, et j'accepte de retirer mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 815 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 289 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 13.

L'amendement n° 320, présenté par Mme Archimbaud, MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la fin de l'année 2015, le Gouvernement remet au Parlement un rapport proposant une méthode précise pour la mise en place d'une expertise technique indépendante relative à la mesure des émissions de polluants par les véhicules automobiles.

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Par cet amendement, il s'agit de s'intéresser, *via* la rédaction d'un rapport, au déficit de connaissances et d'expertises indépendantes en matière de pollution automobile.

En effet, la définition des normes et des méthodes de mesure peut aussi bien concourir à révéler la pollution qu'à la dissimuler. Ces normes et ces méthodes sont aujourd'hui sujettes à de nombreuses incertitudes. Les cycles de conduite qui servent de référence aux tests d'émissions polluantes ne sont en effet pas représentatifs des conditions réelles de circulation, les particules fines reformées quelques mètres derrière le véhicule ne sont pas prises en compte par les tests, la discrimination entre les différentes tailles de particules fines est sujette à caution, les plus fines étant les plus dangereuses.

Vous l'aurez compris, il s'agit de tester réellement si une voiture pollue ou non, car nous ne pouvons nous satisfaire de faux tests !

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Je souhaite demander au Gouvernement s'il a déjà engagé des études en ce sens et s'il est prêt à accompagner la commission du développement durable du Sénat dans le travail qu'elle a entamé.

En effet, nous avons organisé une table ronde tout à fait intéressante sur le diesel et nous avons décidé de poursuivre le débat. Je souhaite d'ailleurs y associer l'ensemble des parties prenantes afin que les avis croisés viennent enrichir la discussion. Dans la mesure où le travail ne fait que commencer, je vous demande, mon cher collègue, de bien vouloir retirer votre amendement.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement jette une suspicion, mais, vous avez raison, monsieur le sénateur, il faut toujours se préoccuper de l'indépendance de l'expertise.

Les nouveaux règlements relatifs aux opérations de réception des véhicules imposent effectivement que soient démontrées l'indépendance et l'absence de conflit d'intérêts lorsque l'organisme désigné comme service technique appartient à une association d'entreprises participant à la conception, à la fabrication, à l'assemblage ou à l'entretien des véhicules, des systèmes, des composants, des entités techniques qu'il évalue et soumet à des essais ou à des inspections prévues en application de ces règlements.

À la demande du ministère de l'écologie, une consultation juridique a été menée auprès d'un cabinet d'avocats en novembre 2014, qui a établi l'indépendance de l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle, l'UTAC, au sens du règlement, en raison tant de son cadre juridique que, plus concrètement, des modalités de réalisation des tests. L'UTAC, qui est chargée aujourd'hui des contrôles, applique donc la réglementation en ce qui concerne les essais, dont les paramètres sont définis au niveau communautaire, voire international.

Si j'ai lancé cette consultation juridique, c'est parce que je me posais la même question que vous. J'ai donc été rassurée. Dans un souci de transparence, je vous communiquerai le contenu de la consultation sur l'indépendance de l'UTAC, et je suis prête, monsieur le rapporteur pour avis, à engager une discussion avec la commission du développement durable sur les protocoles de mesure, qui doivent être bien ciblés sur les objectifs visés.

En attendant, je sollicite le retrait de cet amendement, qui aura eu le mérite de soulever le problème.

M. le président. Monsieur Desessard, l'amendement n° 320 est-il maintenu ?

M. Jean Desessard. Je remercie Mme la ministre de sa réponse et de sa proposition de me communiquer les conclusions du rapport sur l'UTAC.

Le rapporteur pour avis, pour sa part, nous indique que tout le monde sera invité à participer à une analyse fine du Sénat sur les particules fines

Dans ces conditions, je ne peux que retirer mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 320 est retiré.

Article 13 bis

- ① I. – (*Non modifié*) Après l'article L. 3261-3 du code du travail, il est inséré un article L. 3261-3-1 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 3261-3-1. – L'employeur prend en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une "indemnité kilométrique vélo", dont le montant est fixé par décret.
- ③ « Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-2 et avec le remboursement de l'abonnement de transport lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station ou lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain. »
- ④ II. – (*Non modifié*) La section 3 du chapitre I^{er} du titre III du livre I^{er} du code de la sécurité sociale est complétée par un article L. 131-4-4 ainsi rédigé :
- ⑤ « Art. L. 131-4-4. – La participation de l'employeur aux frais de déplacements de ses salariés entre leur domicile et le lieu de travail réalisés à vélo ou à vélo à assistance électrique est exonérée de cotisations sociales, dans la limite d'un montant défini par décret. »
- ⑥ III. – (*Non modifié*) Le a du 19^o ter de l'article 81 du code général des impôts est complété par les mots : « , ainsi que celui résultant de l'indemnité kilométrique pouvant être versée par l'employeur pour couvrir les frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail effectués au moyen d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique ».
- ⑦ IV. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée, à due concurrence, par la création d'une contribution additionnelle à la contribution mentionnée à l'article L. 137-7 du code de la sécurité sociale.

⑧ V. – (*Non modifié*) La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

⑨ VI. – (*Non modifié*) Le présent article entre en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

M. le président. L'amendement n° 256, présenté par M. Husson, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Gérard Longuet, au nom de la commission des finances.

M. Gérard Longuet, au nom de la commission des finances. La commission des finances propose de supprimer l'article 13 bis créant une « indemnité kilométrique vélo », sur le modèle de l'« indemnité kilométrique carburant », qui bénéficierait d'exonérations sociales et fiscales.

Il s'agit d'une proposition du plan d'actions pour les mobilités actives du 5 mars 2014. L'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, a réalisé une expérimentation qui s'est achevée à la fin de 2014, c'est-à-dire tout récemment, mais ses conclusions ne sont pas encore parues. La commission des finances a exprimé le vœu que les conclusions de cette expérimentation soient connues avant que notre assemblée ne s'exprime.

Le plan d'actions pour les mobilités actives avait estimé le coût de cette mesure à 110 millions d'euros, à la charge des entreprises, et les bénéfices en termes de santé publique, qui sont réels, notamment en ce qui concerne les maladies cardiovasculaires, de l'ordre de 35 millions d'euros. Il y a donc un solde négatif non négligeable de 75 millions d'euros. Avant toute décision, la commission des finances a estimé qu'il conviendrait qu'un chiffrage plus précis puisse être réalisé et transmis au Parlement.

L'idée est bonne, la voie cyclable est dégagée, mais lorsque l'on part dans une direction, il est bon, y compris en vélo, de connaître le parcours pour évaluer le temps que l'on va y consacrer, l'énergie que l'on va déployer, voire l'intérêt du déplacement. C'est la raison pour laquelle la commission des finances, tout en saluant cette idée novatrice, considère qu'il conviendrait de l'évaluer avant de la mettre en place et propose pour l'instant d'y renoncer.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Malheureusement, cher collègue et ami, la commission du développement durable a émis un avis défavorable sur cet amendement de la commission des finances.

On peut comprendre vos arguments, il y a toujours une difficulté, cela coûte toujours trop cher... Cependant, nous disposons déjà de dispositifs d'aide aux dépenses associées aux déplacements domicile-travail. Nous nous inscrivons dans cette démarche.

Par ailleurs, nous pensons que nous devons aller de l'avant pour encourager le développement, la diversification des mobilités douces, comme je l'ai rappelé précédemment. D'autres pays en Europe ont déjà instauré ce type de dispositif financier pour favoriser l'usage du vélo. Aux Pays-Bas, l'indemnité kilométrique a été créée en 1995, il y a vingt ans, sur la base de 19 centimes par kilomètre. En Belgique, elle

s'élève à 21 centimes par kilomètre. La Grande-Bretagne a, quant à elle, mis en place un système d'achat et d'entretien du vélo à coût réduit.

Contrairement à l'information dont vous disposiez, l'ADEME vient de publier le bilan de l'expérimentation qu'elle a mise en œuvre en 2014, portant sur 8 000 salariés répartis dans dix-huit entreprises volontaires qui se sont vu accorder par leur entreprise une indemnité kilométrique de 25 centimes nets par kilomètre parcouru. Les résultats sont très prometteurs : le nombre de pratiquants du vélo a doublé ; on observe une augmentation de 50 % de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail ; l'enjeu financier est positif pour les bénéficiaires ; enfin, les entreprises n'ont pas constaté d'abus sur la vérification des distances parcourues.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Ce dispositif, s'il est intéressant, a en effet un impact fiscal et budgétaire. Il trouverait donc mieux sa place dans une loi de finances. D'ailleurs, la feuille de route 2015 issue de la conférence environnementale mentionne, dans la perspective des lois financières de fin d'année, la mise en place d'un mécanisme incitant les entreprises à promouvoir l'usage du vélo par leurs salariés.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable sur l'amendement, tout en souscrivant, sur le fond, à la mesure proposée par cet article.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 256.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 13 bis.

(*L'article 13 bis est adopté.*)

Article 13 ter

① La sous-section 1 de la section 1 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :

② 1° (*Supprimé*)

③ 2° Il est ajouté un article L. 1214-8-2 ainsi rédigé :

④ « Art. L. 1214-8-2. – I. – Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 du présent code vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise et en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques et d'une réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.

⑤ « Le plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement, un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.

⑥ « Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'autopartage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.

- ⑦ « II. – Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité inter-entreprises, qui vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité défini au I. »

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 735, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

La sous-section 1 de la section 1 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Au 9° de l'article L. 1214-2, les mots : « des entreprises et » sont supprimés ;

2° Il est ajouté un article L. 1214-8-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-8-2. – I. – Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site au 1^{er} janvier 2018 élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. Le plan de mobilité est communiqué à l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains.

« II. – Le plan de mobilité définit une stratégie de long terme pour contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à faire évoluer les comportements du personnel de l'entreprise. Les mesures ont pour objectif de diminuer l'usage individuel de la voiture, d'encourager un report modal vers le vélo et la marche et vers les transports collectifs routiers et ferroviaires, et d'inciter au covoiturage et à l'autopartage, tout en augmentant l'efficacité des modes de déplacements et des livraisons de marchandises.

« Le plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement, un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.

« Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'autopartage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.

« III. – L'entreprise qui ne respecte pas l'obligation définie au I du présent article fait l'objet d'un avertissement de l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains et ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. L'entreprise qui ne satisfait pas à l'obligation définie au I au 1^{er} janvier 2019 ne peut soumissionner aux marchés publics.

« IV. – Les entreprises procèdent, avant le 31 décembre 2020, à l'évaluation de leurs plans de mobilité au regard des objectifs fixés par la loi n° ... du ... relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

« V. – Les entreprises employant plus de cent travailleurs situées sur un même site regroupant plus de deux cent cinquante salariés peuvent mettre en place un plan de mobilité inter-entreprises au lieu du plan de mobilité d'entreprise prévu au I du présent article. Le plan de mobilité inter-entreprises vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité d'entreprise.

« VI. – Les entreprises de moins de cent travailleurs situées sur un même site regroupant plus de deux cent cinquante salariés peuvent mettre en place un plan de mobilité inter-entreprises. Ce plan vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité d'entreprise. »

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Cet amendement vise à rétablir l'obligation pour les entreprises de plus de 100 salariés situées dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, ou PDU, de faire un plan de mobilité.

À la suite des récents épisodes de pollution atmosphérique, il a été mis en évidence la nécessité de mise en place de mesures pérennes de maîtrise de la circulation automobile individuelle. En optimisant l'utilisation de l'offre disponible en transports collectifs, les plans de mobilité sont une solution efficace et ne nécessitant pas la création ou la construction de nouvelles infrastructures. Des études récentes d'août 2014 confirment que les plans de mobilité permettent de réduire la pollution atmosphérique.

Il est donc nécessaire que toutes les entreprises de plus de 100 salariés situées dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains mettent en œuvre un plan de mobilité. Pour aider les entreprises, l'expérience et l'expertise de l'ADEME sont maintenant un atout permettant de garantir la réussite des plans de mobilité.

Comme les plans de mobilité sont en interaction avec les dessertes en transports collectifs, pour les entreprises de taille supérieure à 250 salariés, il est donc nécessaire de mutualiser les actions des entreprises au sein de plans de mobilité inter-entreprises.

M. le président. L'amendement n° 98, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan de mobilité est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis, pour présenter l'amendement n° 98 et pour donner l'avis de la commission du développement durable sur l'amendement n° 735.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. L'amendement n° 98 prévoit que les plans de mobilité, qui comportent une analyse des déplacements et un programme d'actions, soient transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente. C'est utile, à mon sens, afin que celle-ci puisse adapter les services qu'elle offre.

Pour ce qui est de l'amendement n° 735, la commission souhaite plutôt instaurer un équilibre entre l'incitation et la contrainte en renforçant le dispositif incitatif des plans de mobilité pour les collectivités et pour les entreprises - les retours d'expériences sont très positifs, comme l'a confirmé l'ADEME - et en adoptant un dispositif plus contraignant pour les cas d'urgence, notamment en cas de pics de pollution.

Nous pensons que l'obligation généralisée des plans de mobilité dans toutes les entreprises de plus de 100 salariés n'est pas la bonne méthode pour développer les transports et les mobilités propres. Une telle mesure pénaliserait un grand nombre de PME et serait contraire à la logique de simplification à l'œuvre aujourd'hui dans notre pays. L'ensemble du projet de loi doit selon nous reposer sur des logiques plutôt incitatives pour notre territoire.

En outre, vous prévoyez comme sanction une interdiction pure et simple de soumissionner aux marchés publics, ce qui paraît disproportionné et préjudiciable à nos entreprises.

Telles sont les raisons pour lesquelles la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement émet un avis favorable sur l'amendement n° 98.

Concernant l'amendement n° 735, je vous suggère de le retirer, monsieur Desessard ; à défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable. Il ne paraît pas approprié de rendre ces plans de mobilité obligatoires pour toutes les entreprises situées dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains. Il est préférable d'encourager les démarches volontaires.

Force est de constater qu'il sera dans l'intérêt même des entreprises de se doter de plans de mobilité, qui accroîtront le bien-être de leurs salariés. Dans les territoires à énergie positive, les collectivités locales encourageront les entreprises à se doter d'un tel plan. Mieux vaut faire les choses par plaisir que sous la contrainte. (*Sourires.*)

M. le président. Monsieur Desessard, l'amendement n° 735 est-il maintenu ?

M. Jean Desessard. Je suis d'accord avec la formule de Mme la ministre (*Nouveaux sourires.*), mais je maintiens l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 735.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 98.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 13 *ter*, modifié.

(*L'article 13 *ter* est adopté.*)

Article 14

① I. – L'article L. 1231-15 du code des transports est ainsi modifié :

② 1° À la fin de la première phrase, les mots : « non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun » sont remplacés par les mots : « à titre non professionnel accompagné d'au moins un passager » ;

③ 2° Après la première phrase, sont insérées deux phrases ainsi rédigées :

④ « Les entreprises d'au moins 250 salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le travail de leurs salariés et de leurs agents. Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter cette pratique. » ;

⑤ 3° (*nouveau*) À la deuxième phrase, les mots : « les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés » sont remplacés par le mot : « elles ».

⑥ I *bis*. – (*Non modifié*) Après le mot : « communes », la fin du premier alinéa de l'article L. 173-1 du code de la voirie routière est ainsi rédigée : « , aux établissements publics de coopération intercommunale et aux syndicats mixtes compétents en matière de voirie, d'éclairage public ou de transports en commun. »

⑦ II. – (*Non modifié*) Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est habilité à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'instaurer une servitude d'utilité publique pour les transports urbains par câble. Cette ordonnance est prise dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

⑧ III. – Le titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

⑨ « *Chapitre III*

⑩ « *Servitudes en tréfonds*

⑪ « *Art. L. 2113-1.* – Le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire ou guidé déclarée d'utilité publique, ou la personne agissant pour son compte, peut demander à tout moment à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique en tréfonds.

⑫ « La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport. Elle oblige les propriétaires et les titulaires de droits réels concernés à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage.

⑬ « La servitude en tréfonds ne peut être établie qu'à partir de quinze mètres en dessous du point le plus bas du terrain naturel. Elle ne peut avoir pour conséquence de rendre le bien inutilisable dans les conditions normales.

⑭ « La servitude est établie, par décision de l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées aux articles L. 2113-2 à L. 2113-5.

⑮ « *Art. L. 2113-2.* – Les propriétaires des immeubles, des terrains ou du sous-sol et les titulaires de droits réels concernés sont informés des motifs rendant nécessaire

l'établissement de la servitude en tréfonds. Ils sont mis en mesure de présenter leurs observations dans un délai maximal de quatre mois.

- ①6 « Lorsque cette obligation a été satisfaite préalablement à la déclaration d'utilité publique, la servitude en tréfonds peut s'appliquer dès l'acte déclaratif d'utilité publique.
- ①7 « *Art. L. 2113-3.* – La servitude en tréfonds ouvre droit au profit des propriétaires et des titulaires de droits réels concernés à une indemnité compensatrice du préjudice direct et certain en résultant. Elle est fixée par accord amiable entre son bénéficiaire et les propriétaires ou titulaires de droits réels ou, à défaut, dans les conditions prévues au livre III du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le bénéficiaire de la servitude en tréfonds supporte le coût de la notification de l'ordonnance de transport sur les lieux, de la copie des mémoires des parties et de la copie des documents qui lui ont été transmis.
- ①8 « *Art. L. 2113-4.* – Si le propriétaire ou le titulaire de droits réels concerné estime que son bien n'est plus utilisable dans les conditions normales, il peut demander, dans les dix ans suivant l'établissement de la servitude, l'acquisition de tout ou partie de sa propriété par le bénéficiaire de la servitude en tréfonds. En cas de refus du bénéficiaire de la servitude ou de désaccord sur le prix d'acquisition, il demande au juge de l'expropriation, si celui-ci admet le bien-fondé de la demande, de fixer le prix d'acquisition. La décision du juge emporte transfert de propriété dans les conditions de droit commun en ce qui concerne le bien ou la partie du bien acquis par le bénéficiaire de la servitude en tréfonds.
- ①9 « *Art. L. 2113-5.* – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent chapitre. »
- ②0 IV. – Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation, les véhicules particuliers utilisés en covoiturage peuvent bénéficier de conditions de circulation privilégiées.
- ②1 V (*nouveau*). – L'État favorise, notamment en soutenant des opérations pilotes, le déploiement de systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié dans les ports pour les navires et les bateaux.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 901 rectifié *bis*, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéas 1 à 5

Remplacer ces alinéas par dix alinéas ainsi rédigés :

I. – Le titre III du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Son intitulé est ainsi rédigé : « Les services privés de transport » ;

2° L'article L. 1231-15 est ainsi modifié :

a) Après la première phrase, sont insérées deux phrases ainsi rédigées :

« Les entreprises d'au moins 250 salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le travail de leurs salariés et de leurs agents.

Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter cette pratique. » ;

b) À la deuxième phrase, les mots : « facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage » sont remplacés par les mots : « de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers » ;

3° Il est ajouté un chapitre II ainsi rédigé :

« Chapitre II

« Covoiturage

« *Art. L. 3132-1.* – Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur à titre non onéreux, excepté le partage des frais, et un ou plusieurs passagers, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 du présent code. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement concerne le covoiturage, qui a besoin d'être défini et encouragé.

Par rapport à l'amendement n° 901 rectifié, que j'avais déposé initialement, j'ai veillé à éviter toute interprétation restrictive et de laisser penser que les services fiscaux pourraient intervenir. C'est pourquoi il est désormais précisé que le covoiturage se fait « à titre non onéreux, excepté le partage des frais » et « dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ».

Un décret d'application était initialement prévu pour arrêter le partage des frais ; il n'est plus mentionné. N'entrons pas dans une logique bureaucratique, alors même qu'un nouveau comportement citoyen émerge. De nombreuses tentatives, je tiens à le dire, visent à réglementer, à interdire, à contrôler, à vérifier, y compris l'échange de services. Laissons un peu les gens vivre ! De nombreux jeunes qui n'ont pas les moyens de prendre le train pratiquent le covoiturage. Je sais que cela ne fait pas forcément plaisir à la SNCF que ce mode de transport se développe, mais il y a des partenariats intelligents à monter. Voilà pourquoi il faut un texte souple qui permette la liberté d'action et l'organisation citoyenne et collaborative.

M. le président. L'amendement n° 846, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

...° La deuxième phrase est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent créer un service public du covoiturage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1. » ;

La parole est à M. Desessard.

M. Jean Desessard. Cet amendement vise à faciliter l'émergence du covoiturage de proximité en améliorant significativement l'environnement juridique pour les collectivités volontaires et novatrices, en leur donnant la possibilité de créer un service public du covoiturage.

Les acteurs privés seuls ne seront pas en mesure d'assurer le déploiement large du covoiturage, coordonné avec les autres moyens de transports - transports collectifs, transport à la demande... - et adapté aux aménagements de voirie. Il est donc indispensable que les collectivités disposent de la liberté et des moyens réglementaires d'intervenir sur ces nouvelles pratiques.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission était défavorable à l'amendement n° 901 rectifié du Gouvernement. L'amendement ayant été corrigé, à titre personnel, j'y suis favorable, même s'il faudra peut-être retravailler la définition du covoiturage en commission mixte paritaire.

S'agissant de l'amendement n° 846, j'ai quelques difficultés à comprendre la notion de service public du covoiturage.

M. Gérard Miquel. Vous n'êtes pas le seul !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Qu'apporte de plus cette notion par rapport à la mise à disposition du public de plateformes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et des demandes de covoiturage ?

Par définition, le covoiturage s'effectue entre particuliers, sinon on entre dans le domaine des transports publics.

La commission a donc émis un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 846 ?

Mme Ségolène Royal, ministre. J'ajouterai à l'excellent argumentaire de M. le rapporteur pour avis que l'amendement est satisfait. En effet, il est prévu que les collectivités publiques mettent à disposition des particuliers des plateformes d'échanges pour organiser le covoiturage. De nombreuses collectivités le font ; c'est notamment le cas dans ma région. Le projet de loi consolide cette possibilité.

Par ailleurs, il faut laisser une certaine liberté d'organisation, car, si l'on rigidifie trop les choses, on va immédiatement nous avancer des arguments pour empêcher l'organisation du covoiturage.

Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Desessard, l'amendement n° 846 est-il maintenu ?

M. Jean Desessard. Le covoiturage n'est pas forcément individuel, il peut être collectif. Vous avez évoqué les plateformes : il y a des organisations de covoiturage. Un service public de covoiturage consisterait à mettre à disposition des moyens publics.

Pour autant, je retire mon amendement au profit de celui du Gouvernement, qui a été validé par la commission.

M. le président. L'amendement n° 846 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 901 rectifié bis.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 892 rectifié, présenté par MM. Dilain et Roger, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 13

Rédiger ainsi cet alinéa :

« La servitude en tréfonds ne peut être établie qu'à partir de quinze mètres en dessous du point le plus bas du terrain naturel, sous réserve du caractère supportable de la gêne occasionnée.

II. – Alinéa 17, dernière phrase

Après le mot :

supporte

insérer les mots :

seul la charge et

III. – Alinéa 18, première phrase

Remplacer le mot :

dix

par le mot :

cinq

La parole est à M. Claude Dilain.

M. Claude Dilain. Cet amendement concerne la réalisation de tunnels souterrains en vue de faire passer des transports publics ferroviaires ou guidés. Il s'agit d'un problème compliqué touchant à la servitude en tréfonds, qui est une notion très complexe.

Par cet amendement, nous entendons clarifier un certain nombre d'éléments concernant la relation entre les propriétaires de terrains et le maître d'ouvrage.

À l'alinéa 13, l'amendement vise à introduire la référence au « caractère supportable de la gêne occasionnée », pour être en conformité avec une décision du Conseil constitutionnel de décembre 1985. Le Conseil avait préconisé l'emploi de cette formule de préférence à celle qui figure aujourd'hui dans le texte de la commission, c'est-à-dire « l'utilisation dans des conditions normales », pour déclencher une éventuelle procédure du maître d'ouvrage en vue de l'acquisition du terrain.

À l'alinéa 17, l'amendement tend à apporter une précision : la charge et le coût, au lieu du seul coût. Le maître d'ouvrage serait ainsi responsable de tous les coûts, c'est-à-dire de la charge, mais aussi des frais de procédure.

Enfin, à l'alinéa 18, l'amendement prévoit de réduire à cinq ans, au lieu de dix ans, le délai au terme duquel le propriétaire peut arguer du caractère insupportable de la gêne pour demander l'acquisition. Il me semble que, normalement après cinq ans d'utilisation, il est possible de se rendre compte si l'ouvrage entraîne ou non une gêne insupportable, seul moyen de déclencher la procédure d'acquisition.

M. le président. L'amendement n° 611, présenté par M. Kaltenbach, est ainsi libellé :

1° Alinéa 13

Rédiger ainsi cet alinéa :

« La servitude en tréfonds ne peut être établie qu'à partir de quinze mètres en dessous du point le plus bas du terrain naturel, sous réserve du caractère supportable de la gêne occasionnée. »

2° Alinéa 17, dernière phrase

Après le mot :

supporte

insérer les mots :

seul la charge et

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission du développement durable sur l'amendement n° 892 rectifié ?

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement. Le dispositif que nous avons retenu nous semble plus protecteur du droit de propriété. Un délai de cinq ans nous paraît trop court pour permettre aux propriétaires de se rendre compte si leur bien est utilisable dans des conditions normales ou non. En effet, une fois que la servitude est établie, il faut encore que les travaux soient réalisés, ce qui, en France, vous le savez, peut prendre plusieurs années. Un délai de cinq ans nous apparaît donc, je le répète, trop court.

Quant à l'expression « sous réserve du caractère supportable de la gêne occasionnée », elle est, selon la commission, trop floue pour être inscrite dans la loi. Nous préférons la rédaction que nous avons retenue en commission et qui reprend les termes employés par le code de l'expropriation.

Enfin, nous n'avons pas très bien saisi quelle était la différence entre la charge et le coût.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Le Gouvernement est favorable à cet amendement.

En plus des dispositions techniques qui assurent une meilleure sécurité juridique de la servitude en tréfonds, l'amendement fixe un délai de cinq ans pour qu'un propriétaire puisse apprécier si son bien est toujours utilisable dans des conditions normales. Ce délai me paraît raisonnable.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Madame la ministre, les travaux, surtout de cette importance, durent souvent plus que cinq ans ! Pour se rendre compte de l'impact de la servitude, il faut en général plusieurs années. Le délai de cinq ans nous a semblé trop court : c'est la raison pour laquelle nous avons préféré dix ans.

M. le président. La parole est à M. Claude Dilain, pour explication de vote.

M. Claude Dilain. La différence entre le coût et la charge est très claire, mais peut-être me suis-je mal exprimé. On voit bien ce qu'est la charge ; le coût, c'est celui des procédures. En effet, de nombreux contentieux ont été engagés à cause de cela. C'est la raison pour laquelle il faut absolument régler ce problème.

En ce qui concerne le « caractère supportable », il me semble que c'est un critère très clair à établir, qui découle, de plus, d'une décision du Conseil constitutionnel de décembre 1985.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Nous le savons !

M. Claude Dilain. Monsieur le président, je rectifie mon amendement en supprimant le III pour en revenir à une durée de dix ans. J'espère que, après cette rectification, l'amendement recueillera un avis favorable de la commission.

Mon objectif est de rendre opérationnelle la réalisation des tunnels que j'ai évoqués. Je ne l'ai pas dit précédemment, mais cet amendement très technique est particulièrement important pour le réseau Grand Paris Express, qu'un grand nombre de Franciliens attendent avec impatience. Son adoption permettra de clarifier la situation.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 892 rectifié *bis*, présenté par MM. Dilain et Roger, et ainsi libellé :

I. – Alinéa 13

Rédiger ainsi cet alinéa :

« La servitude en tréfonds ne peut être établie qu'à partir de quinze mètres en dessous du point le plus bas du terrain naturel, sous réserve du caractère supportable de la gêne occasionnée. »

II. – Alinéa 17, dernière phrase

Après le mot :

supporte

insérer les mots :

seul la charge et

Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. La rectification permet incontestablement d'améliorer la rédaction de l'amendement. Je remercie M. Dilain d'avoir accepté de maintenir le délai à dix ans, ce qui me paraît être plus réaliste avec la durée des travaux en France.

Cependant, nous avons toujours un différend sur le choix de l'expression, entre celle du code de l'expropriation et celle proposée par le Conseil constitutionnel. La formule du code de l'expropriation est maîtrisée, connue et claire. En revanche, la formule « sous réserve du caractère supportable de la gêne occasionnée » est un peu floue, même si c'est celle du Conseil constitutionnel.

M. Alain Richard. C'est la juridiction suprême toute de même !

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Nous préférons l'expression du code de l'expropriation, qui, elle, a été testée et expérimentée.

M. le président. Madame la ministre, êtes-vous toujours favorable à l'amendement ainsi rectifié ?

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Oui, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. Les problèmes de tréfonds sont très compliqués. Ils concernent la région parisienne, notamment avec le Grand Paris Express, mais également les régions ligériennes.

Nous avons eu un large débat en commission sur cette question et nous étions plutôt indécis. Après la rectification qui vient d'être apportée par Claude Dilain et compte tenu de l'avis favorable de Mme la ministre, le groupe socialiste votera l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 892 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 99, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 18, première phrase

Après le mot :

propriété

insérer les mots :

ou de ses droits

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 99.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 14, modifié.

(L'article 14 est adopté.)

Article additionnel après l'article 14

M. le président. L'amendement n° 15 rectifié *ter*, présenté par MM. Vial, Milon, Calvet, Carle et Longuet, Mme Troendlé, MM. Legendre, Lefèvre et Laménié, Mme Deromedi, MM. Saugey, Vogel et Bizet, Mme Lamure, MM. B. Fournier, Gremillet et Morisset, Mmes Morhet-Richaud, Mélot et Cayeux, MM. P. Leroy, de Nicolaÿ, Mouiller et Portelli et Mme Canayer, est ainsi libellé :

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les sociétés autoroutières, lors de la création ou de la modification d'un échangeur autoroutier, ont l'obligation de créer ou d'améliorer les aires ou équipements de covoiturage avec une capacité correspondant aux besoins. Le financement de ces opérations est entièrement à la charge des sociétés autoroutières.

En cas d'impossibilité ou d'inadaptation technique de la réalisation d'une aire ou d'un équipement de covoiturage dans l'emprise gérée par le concessionnaire autoroutier, la réalisation d'un tel aménagement ou équipement se fait sous la forme d'une participation de la société concessionnaire à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique définie avec les collectivités territorialement concernées.

La parole est à M. Gérard Longuet.

M. Gérard Longuet. Je suis cosignataire de cet amendement, ce qui me ravit, car c'est vraiment une bonne proposition. *(Sourires.)*

J'observe en Lorraine, mais il en va de même dans les autres régions, que les covoiturés se regroupent en général à l'entrée de l'autoroute, sur une aire voisine du péage.

Cet amendement, qui est nourri de l'expérience, vise à demander aux sociétés autoroutières, à l'occasion de la création ou de la modification d'un échangeur autoroutier, de créer une aire de covoiturage. Ces aires existent dans les faits, mais elles sont plus ou moins bricolées. Avec cet amendement, elles deviendraient obligatoires.

M. Ladislas Poniatowski. On sait que les sociétés autoroutières ont un peu d'argent !

M. Gérard Longuet. Il paraît, mais on exagère beaucoup !

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Comme les auteurs de l'amendement, je suis favorable au développement des aires de covoiturage : j'ai d'ailleurs fait adopter à l'article 14 un amendement prévoyant l'élaboration de schémas de développement de ces aires. Pour autant, la mesure proposée ne me semble pas adaptée, car elle vise à créer une norme uniforme sur l'ensemble du territoire, alors même que les besoins peuvent être très variables.

En outre, il ne faut pas oublier le caractère juridique contraint des concessions autoroutières, dont nous avons déjà discuté.

La commission a donc émis un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Cette proposition participe de toute une dynamique de développement du covoiturage. Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse du Sénat.

M. le président. La parole est à M. Alain Richard, pour explication de vote.

M. Alain Richard. Je voterai cet amendement, même si l'objection soulevée par M. le rapporteur pour avis est très juste. Il est en effet difficile de rendre cette disposition obligatoire partout, alors que tous les échangeurs autoroutiers n'ont pas le même flux de circulation.

Pour autant, comme nous n'aurons qu'une lecture de ce texte dans chaque assemblée, il est préférable que cet amendement soit adopté ici et « entre » dans la navette. Cela permettra de le perfectionner, notamment par un renvoi à un décret pour encadrer les cas où l'instauration d'une telle aire deviendrait obligatoire. Si nous laissons passer cet amendement, nous n'aurons pas l'occasion d'en rediscuter.

M. Jean Desessard. Il faut mettre l'amendement en covoiturage ! *(Sourires.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. Je voterai cet amendement.

Avant de franchir une barrière de péage, il y a souvent un parking destiné aux voitures qui vont s'engager sur l'autoroute. Si cela devient un parking de covoiturage, une voiture qui souhaite revenir en arrière devra couper les voies pour repartir.

Dans mon département, nous avons quelques gendarmes inoccupés – il ne se passe pas grand-chose ! – qui mettent des contraventions aux conducteurs qui font cette manœuvre. Il faudrait aménager ces endroits pour que les voitures puissent s'arrêter et revenir en arrière, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 14.

Article 14 bis

- ① Le troisième alinéa de l'article L. 1213-3-1 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ② « Il tient compte, en particulier, des besoins de déplacement quotidien entre le domicile et le travail et assure la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains élaborés sur des périmètres de transport urbain limitrophes. » – *(Adopté.)*

Article additionnel après l'article 14 bis

M. le président. L'amendement n° 888 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano, Antiste, J. Gillot, Desplan, Patient et Mohamed Soilihi et Mme Claireaux, est ainsi libellé :

Après l'article 14 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les départements d'outre-mer, les régions sont chefs de file pour organiser, après avis du représentant de l'État et des établissements publics de coopération intercommunale concernés, les services de transport de personnes et de marchandises autres que les transports communaux et pour prendre des mesures en vue d'assurer de tels services au regard de l'obligation de continuité territoriale, en particulier les dessertes inter-îles et le report intermodal.

La parole est à M. Jacques Cornano.

M. Jacques Cornano. Cet amendement vise à permettre aux régions dans les DOM, dans le cadre de l'exercice de leur compétence transport, de mettre en place, en lien avec les EPCI concernés, un schéma des transports prenant en compte le caractère insulaire de tout ou partie du territoire.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission a émis un avis défavorable.

D'abord, il s'agit d'une mesure ayant trait à la répartition des compétences. Ce projet de loi n'est pas, selon nous, le meilleur texte pour insérer une telle disposition.

Ensuite, l'amendement semble satisfait par un amendement d'Odette Herviaux, qui a été adopté dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République. Il prévoit que la région organise les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises, sauf dans les cas où une île appartient au territoire d'une commune continentale.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Même avis pour les mêmes raisons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 888 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 14 ter

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° La section 2 du chapitre III du titre I^{er} du livre II de la première partie est complétée par un article L. 1213-3-4 ainsi rédigé :
- ③ « Art. L. 1213-3-4. – Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport au sens du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la présente partie, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés.
- ④ « Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public mentionné aux *a* à *c* de l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore.
- ⑤ « Le plan de mobilité rurale prend en compte les plans de mobilité des entreprises, des personnes publiques et des établissements scolaires applicables sur le territoire qu'il couvre.
- ⑥ « Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public est soumis pour avis au conseil régional, aux conseils généraux et aux autorités organisatrices de la mobilité concernés.
- ⑦ « Les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande.
- ⑧ « Le projet de plan, assorti des avis recueillis, est mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement.
- ⑨ « Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de la consultation du public et des avis des personnes mentionnées aux quatrième et cinquième alinéas du présent article, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public. » ;
- ⑩ 2° *(Supprimé)*

M. le président. L'amendement n° 392 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol et Fortassin, Mmes Laborde et Malherbe et MM. Mézard et Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Remplacer les mots :

peut être complété par des plans de mobilité rurale

par les mots :

est obligatoirement complété par des plans de mobilité rurale et hyper-rurale

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement, lui aussi inspiré par notre collègue Alain Bertrand, vise à rendre obligatoire l'élaboration de plans de mobilité rurale dans le cadre des schémas régionaux de l'intermodalité et à y incorporer un volet spécifique pour les territoires hyper-ruraux.

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

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. La commission est défavorable à l'amendement. En effet, elle préfère, là encore, la logique incitative à la logique normative. Nous avons déjà beaucoup de schémas. Il ne nous paraît pas opportun d'en imposer de nouveaux.

À la marge, nous nous sommes demandé comment l'hyper-ruralité se distinguait de la simple ruralité. Pour l'instant, nous n'avons rien trouvé dans notre droit.

M. Ladislas Poniatowski. Vous ne trouverez rien !

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. Je retire l'amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 392 rectifié est retiré.

L'amendement n° 393 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol et Fortassin, Mmes Laborde et Malherbe et MM. Mézard et Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase, et alinéa 5

Après les mots :

mobilité rurale

insérer les mots :

et hyper-rurale

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Il est retiré.

M. le président. L'amendement n° 393 rectifié est retiré.

L'amendement n° 436, présenté par M. Sido, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il peut faire l'objet d'une coopération interdépartementale.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 14 *ter*.

(*L'article 14 ter est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 14 *ter*

M. le président. L'amendement n° 658 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno et MM. Guerriau, Détraigne et Tandonnet, est ainsi libellé :

Après l'article 14 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre III du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1213-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1213-3-... – Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de développement des aires de covoiturage et de zones de stationnement dédiées aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur. »

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Si vous me le permettez, monsieur le président, je présenterai en même temps l'amendement n° 659 rectifié *bis*.

M. le président. J'appelle donc en discussion l'amendement n° 659 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno et MM. Guerriau, Détraigne et Tandonnet, et ainsi libellé :

Après l'article 14 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre III du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1213-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1213-3-... – Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de développement des plateformes logistiques aux abords des agglomérations. »

Veuillez poursuivre, ma chère collègue.

Mme Chantal Jouanno. Ces amendements visent à ce que les schémas régionaux de l'intermodalité intègrent bien, d'une part, les questions de covoiturage et donc la nécessité des aires de stationnement dont nous venons de parler et, d'autre part, les plateformes logistiques. En effet, je constate que la rédaction actuelle ne détaille pas du tout les dispositions techniques qui devront être prises.

Vous aurez remarqué que je ne défends pas ces amendements avec une ferveur démentielle. Je suis disposée à les retirer si l'on m'y invite...

M. le président. Quel est l'avis de la commission du développement durable sur ces deux amendements ?

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. Je vous invite donc à les retirer, ma chère collègue. À défaut, la commission émettra un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, *ministre*. Le Gouvernement sollicite également le retrait de ces deux amendements. J'ajoute que le schéma régional de l'intermodalité intègre déjà les plans de covoiturage.

M. le président. Madame Jouanno, les amendements n° 658 rectifié *bis* et 659 rectifié *bis* sont-ils maintenus ?

Mme Chantal Jouanno. Non, je les retire, monsieur le président.

M. le président. Les amendements n° 658 rectifié *bis* et 659 rectifié *bis* sont retirés.

L'amendement n° 897, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 14 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1214-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 1214-1.* – Le plan de déplacements urbains et le plan global de déplacement déterminent les principes régissant l'organisation des transports des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains défini par la section 2 du chapitre unique du titre III du présent livre. » ;

2° Après l'article L. 1214-2, il est inséré un article L. 1214-2-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 1214-2-...* – La portée du plan global de déplacement, sa procédure d'élaboration et les modalités selon lesquelles le plan local d'urbanisme mentionné au chapitre III du titre II du livre I du code de l'urbanisme peut également tenir lieu de plan global de déplacement sont définies par voie réglementaire. » ;

3° L'article L. 1214-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les autorités organisatrices de la mobilité non soumises à l'obligation prévue au premier alinéa peuvent établir un plan de déplacements urbains ou un plan global de déplacement. » ;

4° L'intitulé du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est ainsi rédigé : « Les documents de planification de la mobilité ».

La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Cet amendement vise à mettre en œuvre l'engagement du Gouvernement, énoncé lors de la conférence environnementale, relatif à l'accompagnement par l'État des politiques locales de déplacements.

Il tend à la création d'un plan de déplacement complémentaire aux plans de déplacements urbains, établis pour les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci. Ce nouveau plan, dénommé « plan global de déplacement » et tout spécialement conçu pour les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci, serait établi de manière volontaire.

La finalité de ce plan est, de manière générale, la même que celle du PDU. Néanmoins, les exigences relatives au contenu de ce document, à son élaboration et à sa portée juridique seraient simplifiées par rapport à celles qui sont applicables au PDU.

La définition du plan global de déplacement serait précisée par voie réglementaire, notamment pour ce qui concerne sa portée juridique, les règles de compatibilité avec les autres documents de planification et la nature des exigences en matière d'évaluation environnementale.

À ce stade, sur la soixantaine d'agglomérations qui comprennent entre 50 000 et 100 000 habitants, une trentaine ont déjà adopté un plan de déplacements urbains et un peu moins d'une vingtaine ont engagé une démarche inspirée de ces plans. Une dizaine d'entre elles n'ont engagé aucune démarche formalisée de planification des déplacements. Parmi les 160 agglomérations en dessous de 50 000 habitants, une quarantaine d'entre elles sont d'ores et déjà engagées dans une démarche d'établissement volontaire, soit d'un PDU, soit d'un document de planification non rattaché à la réglementation – 24 agglomérations sont dans ce dernier cas.

Eu égard à l'ensemble des modifications apportées par le projet de loi au chapitre du code des transports relatif aux PDU, il est proposé de modifier son intitulé pour le faire porter sur l'ensemble des documents de planification de la mobilité, à savoir le plan de déplacements urbains, le plan global de déplacement et le plan de mobilité rurale. En d'autres termes, il s'agit de donner un peu de cohérence et de visibilité à plusieurs documents très disparates, qui portent aujourd'hui des noms différents d'un territoire à l'autre, de prendre acte des bonnes pratiques des territoires et de la montée en puissance des plans de déplacements urbains et d'inscrire dans ce texte sur les transports propres le plan global de déplacement, pour valoriser les PDU, leur donner une visibilité et encourager un nouveau mouvement de généralisation.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Madame la ministre, vous venez de nous expliquer votre démarche. Cet amendement crée un nouveau type de schéma, le plan global de déplacement.

Pour autant, la commission du développement durable a constaté que le plan de déplacements urbains, obligatoire dans les agglomérations de 100 000 habitants, est un outil qui a fait ses preuves, puisque, comme vous l'avez dit vous-même tout à l'heure, plusieurs agglomérations qui ne sont pas soumises à cette obligation en ont adopté un de façon volontaire : cela concerne la moitié des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants. C'est dire le volontarisme en ce domaine !

Dans ce cadre, il ne nous semble pas du tout nécessaire de prévoir la mise en place d'un nouveau schéma pour les agglomérations qui n'atteignent pas 100 000 habitants : l'inscription dans la loi d'un schéma ne correspondant pas à ceux que nous connaissons rendrait le droit encore un peu plus complexe. Au reste, pourquoi créer un nouveau schéma si le PDU peut d'ores et déjà être mis en œuvre par les agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ? Au final, le plan global de déplacement risquerait de n'être qu'un PDU *light* ou *low cost*.

En outre, vous déclarez souhaiter créer un tel schéma, pour ensuite renvoyer au décret la détermination de l'ensemble de ses caractéristiques. Cela ne nous paraît pas acceptable.

Par conséquent, l'avis de la commission est défavorable.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Convaincue par les arguments du rapporteur pour avis, je retire l'amendement.

M. Jean Desessard. Incroyable !

M. le président. L'amendement n° 897 est retiré.

Article 14 quater

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales comportant au moins trois voies et traversant ou menant vers une métropole, une de ces voies aux transports en commun, aux taxis, à l'autopartage et au covoiturage lorsque le véhicule est occupé par au moins deux personnes. Ce rapport évalue également l'opportunité d'autoriser la circulation des transports en commun sur les bandes

d'arrêt d'urgence aux heures de pointe ainsi que l'impact que de telles mesures sont susceptibles de produire en termes de décongestion de ces routes selon les heures de la journée.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 375 rectifié est présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

L'amendement n° 474 rectifié *bis* est présenté par Mme Jouanno, M. Tandonnet, Mme Billon et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 375 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. L'article 14 *quater*, introduit en commission spéciale à l'Assemblée nationale, prévoit un énième rapport gouvernemental, relatif à l'opportunité d'une voie réservée aux transports en commun, aux taxis, à l'autopartage et au covoiturage sur certaines autoroutes et routes nationales. Ce rapport nous laisse quelque peu perplexes.

La région Île-de-France, en particulier, a décidé qu'une voie de l'autoroute A1 serait réservée aux taxis et au covoiturage dès cette année.

Au Sénat, le rapport qui fait l'objet de l'article 14 *quater* a vu son contenu évoluer en commission : il doit désormais contenir un volet relatif à l'opportunité d'autoriser la circulation des transports en commun sur les bandes d'arrêt d'urgence aux heures de pointe.

Outre le fait que cette mesure nous paraît dangereuse, il nous semble qu'il faut arrêter de multiplier les rapports sur des sujets aux contours aussi flous.

M. le président. La parole est à M. Michel Canevet, pour présenter l'amendement n° 474 rectifié *bis*.

M. Michel Canevet. Il est défendu.

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

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* Ces amendements visent à supprimer l'article 14 *quater*, qui prévoit la remise d'un rapport au Parlement sur l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales, une voie aux transports en commun, aux taxis, à l'autopartage ou au covoiturage, ainsi que sur l'opportunité d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence.

Aujourd'hui, de nombreuses expérimentations sont menées sur tous ces sujets, selon des formules différentes en fonction des territoires ou des périodes. Contrairement à vous, chers collègues, nous pensons qu'il est très utile d'avoir, sur ces expérimentations, un retour détaillé, précis, dressant le bilan de leur impact environnemental, de la décongestion des routes qu'elles permettent et de leur coût, avant de prévoir des généralisations théoriques trop hâtives ou inefficaces. La commission a donc émis un avis défavorable sur ces deux amendements identiques.

Au demeurant, je tiens à rappeler que l'ensemble des autorités de transports attendent ce rapport pour savoir ce que l'on va décider sur le terrain. Cela fait quinze ans que l'on évoque ces perspectives. Pour une fois que l'on entre dans le vif du sujet, pour une fois que l'on engage des expérimentations, montrons-nous confiants !

Ma chère collègue Chantal Jouanno, j'avoue que j'ai été un peu surpris de lire, dans l'objet de votre amendement, que les demandes de remise de rapport du Gouvernement au Parlement ne sont jamais satisfaites.

Mme Chantal Jouanno. Rarement !

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* Nous avons prévu, dans le texte, que le Gouvernement remette un rapport au Parlement dans l'année suivant la promulgation de la loi. Ce rapport, je suis persuadé que nous l'aurons ! En effet, il serait excessivement grave qu'un gouvernement, quel qu'il soit, ne respecte pas ce qui est prévu dans la loi votée par le Parlement !

Mme Chantal Jouanno. Ça n'arrive jamais... (*Sourires.*)

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* Pour ma part, je ne doute pas que le Gouvernement appliquera la loi.

M. Jean-Jacques Filleul. Quelle pression ! (*Nouveaux sourires.*)

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

Mme Ségolène Royal, *ministre.* Le Gouvernement est défavorable à ces deux amendements identiques, qui tendent à supprimer un rapport tout à fait utile.

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Si, par principe, nous ne sommes pas favorables aux rapports, le projet de loi contient de nombreuses dispositions qui ont essentiellement pour objet de définir des orientations. Dès lors, l'idée d'un rapport annuel qui permette de suivre l'évolution du contexte ne paraît pas complètement anormale.

Cher collègue Requier, je suis complètement d'accord avec vous : le rapport n'a pas à se substituer à l'action. Notre rôle est d'écrire des lois à caractère normatif. Toutefois, le présent texte n'est pas profondément normatif : s'il édicte des normes, il exprime aussi beaucoup d'intentions.

Chaque année, je lis attentivement le bilan annuel de la sécurité routière en France. La lecture attentive de ce document permet de se forger une idée plus exacte sur l'origine des accidents de la route, sur leurs causes, sur le caractère accidentogène de tel ou tel itinéraire, de tel ou tel mode d'équipement, de tel ou tel type de conducteur ou encore de tel ou tel véhicule.

De la même manière, prévoir un rapport annuel pour procéder aux évaluations qui s'imposent et se constituer une sorte de corps de doctrine dans un domaine où nous faisons œuvre de création ne me semble pas un mauvais investissement, même si je reconnais que ce n'est pas l'esprit habituel dans lequel travaille le législateur, qui cherche à être normatif.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

M. Hervé Maurey, *président de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire.* Mme Jouanno a regretté que les rapports que nous demandons dans la loi ne nous soient

pas toujours remis. Malheureusement, ma chère collègue, un certain nombre d'exemples montrent que vous n'avez pas tort – pour ne pas dire que vous avez raison !

M. le président du Sénat ne cesse de rappeler, à juste titre, que les commissions doivent être réinvesties d'un véritable rôle de contrôle, notamment du respect de la loi qui a été votée.

Je veux, en ma qualité de président de la commission du développement durable, assurer le membre éminent de cette commission que vous êtes que, conformément à nos habitudes, nous aurons bien à cœur de veiller à ce que tous les rapports prévus dans le projet de loi nous soient effectivement remis, qu'ils ne soient pas purement formels et qu'ils répondent à nos questions.

J'ajoute que nous avons modifié cet article à la suite du déplacement « hors les murs » de notre commission et de la commission des affaires économiques à Bordeaux, auquel a participé M. le président du Sénat. En effet, des intervenants à la table ronde que nous avons organisée l'après-midi avaient demandé que les bandes d'arrêt d'urgence puissent être utilisées par les transports en commun. Il faut tout de même reconnaître qu'une telle décision mérite d'être étudiée avant d'entrer en vigueur.

Par conséquent, le rapport prévu à l'article 14 *quater* me semble tout à fait légitime et nécessaire.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. Pour ma part, je considère que, s'il est bien beau de faire de la théorie, ce sont les expérimentations qui doivent déboucher sur un rapport.

M. Gérard Longuet. En effet !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. C'est le cas ici !

M. Jean-Claude Requier. Par exemple, il faudra bien un jour que nous essayions de faire rouler les taxis sur l'A1.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Bravo !

Mme Chantal Jouanno. Il a raison !

M. Jean-Claude Requier. Conduisons d'abord cette expérimentation, puis rendons un rapport !

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Je veux simplement faire remarquer, dans la foulée de ce qu'a dit M. le président de la commission, que si le Gouvernement ne remet pas un rapport demandé par le Parlement, la faute en incombe à ce dernier qui ne contrôle pas suffisamment. Or il ne me paraît pas admissible que l'exécutif ne suive pas ce que demande le pouvoir législatif !

Par ailleurs, j'ai constaté avec plaisir, madame la ministre, que, jusqu'alors, aucun gouvernement, aucun ministre n'avaient jamais accédé aussi clairement à notre demande visant à ce que les rapporteurs puissent suivre la mise en place et l'application des décrets.

Mme Chantal Jouanno. Formidable !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Bien sûr, ils ne les écriront pas eux-mêmes, mais ils veilleront à ce que l'intention du législateur ne soit pas galvaudée par des bureaux qui rédigeraient des décrets ne

traduisant pas *in fine* la volonté du Parlement. Ce suivi s'inscrira dans le contrôle du Parlement, tel que le président de la commission l'évoquait tout à l'heure.

M. Michel Canevet. Ne mélangez pas tout !

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 375 rectifié et 474 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 14 *quater*.

(L'article 14 *quater* est adopté.)

Article 14 *quinquies* (nouveau)

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport établissant un bilan chiffré des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote dans le secteur des transports, ventilé par source d'émission. Cet état des lieux porte sur les particules primaires émises à l'échappement des véhicules, sur les particules secondaires ultrafines formées à partir des gaz précurseurs émis à l'échappement des véhicules, sur les particules primaires émises par l'abrasion due notamment aux systèmes de freinage, à l'usure des pneumatiques ou de la route, ainsi que sur les oxydes d'azote. Ce rapport fait l'objet d'un débat au Parlement.

M. le président. L'amendement n^o 475 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno, M. Tandonnet, Mme Billon et les membres du groupe Union des démocrates et indépendants - UC, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Cet amendement est défendu.

M. le président. L'amendement n^o 349, présenté par Mme Archimbaud, MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Compléter cet article par une phrase ainsi rédigée :

En particulier, la fiabilité de la méthode retenue pour la mesure de ces émissions de particules fines primaires et secondaires fera l'objet d'une analyse attentive.

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. L'article 14 *quinquies* résulte de l'adoption – nous la saluons – par la commission d'un amendement de M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

Cela étant, nous savons que les normes et les méthodes de mesure de la pollution automobile, surtout celle qui provient des émissions de particules fines, sont aujourd'hui sujettes à de nombreuses incertitudes – nous en avons discuté tout à l'heure.

Mme la ministre s'est engagée à nous communiquer les conclusions de la consultation relative à l'UTAC. Compte tenu de la rapidité des services de son ministère, je ne doute pas que le nécessaire soit fait avec diligence.

Quoi qu'il en soit, le présent amendement vise à s'assurer que la méthode retenue pour l'élaboration du rapport prévu à l'article 14 *quinquies* prenne en compte les incertitudes susvisées et, par conséquent, à ce que les tests soient fiables – mais je disposerai certainement de plus d'informations quand j'aurai pris connaissance du document que je viens d'évoquer.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Pour ce qui concerne l'amendement n° 475 rectifié *bis*, nous manquons aujourd'hui d'informations solides et consolidées sur l'incidence globale des émissions en cause. Des études sont d'ores et déjà menées, par exemple à l'INSA – l'Institut national des sciences appliquées – de Lyon, et des discussions sont conduites à l'échelon tant européen qu'international.

Il nous paraît urgent de faire un point sur l'état des connaissances avant d'adapter la réglementation. Dans un an, le rapport prévu au présent article fera l'objet d'un débat dans cet hémicycle. Nous avons tout intérêt à en disposer. Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur l'amendement n° 475 rectifié *bis*.

J'en viens à l'amendement n° 349, qui vise à ajouter une phrase à l'article 14 *quinquies* – introduit sur mon initiative en commission – pour préciser que le rapport devant établir le bilan des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote par source d'émission devra également indiquer et analyser la fiabilité de la méthode de mesure retenue.

Madame la ministre, lors de la table ronde sur les effets des motorisations diesel sur la santé et l'environnement, tous les acteurs étaient présents : les constructeurs, les experts et les journalistes automobiles, les associations. Un fait nous a alors conduits à nous interroger : les cycles normalisés pour apprécier la pollution d'un véhicule ne correspondent pas totalement – et c'est un euphémisme – à la réalité du terrain, autrement dit à la conduite d'un automobiliste classique. Et à tel point d'ailleurs qu'un participant a indiqué que, aux États-Unis, le régulateur avait condamné une entreprise automobile eu égard à une différence trop importante entre les chiffres qu'elle fournissait – bien qu'ils fussent conformes aux normes – et la réalité du terrain.

Pour notre part, nous ne souhaitons pas qu'une entreprise automobile française soit ainsi condamnée : la transparence nous semble de très loin préférable. Alors, tous ensemble, autour d'une même table, jouons le jeu et tentons de trouver une solution. Certes, à l'impossible, nul n'est tenu ! Si quelqu'un demande la Lune, il ne l'obtiendra pas, même s'il est déjà positionné haut dans l'univers ! Je ne pourrai donc que vous la refusez, monsieur Desessard, si vous me la demandiez ! (*M. Jean Desessard sourit.*)

Je compte sur la responsabilité et l'intelligence de chacun d'entre nous pour essayer de faire œuvre utile, et, avec un souci d'honnêteté intellectuelle, de nous placer dans une position avancée. Pour ma part, je préfère monter sur le podium, à tout le moins être en tête, plutôt que d'accuser du retard ou d'être le dernier de la classe. Or un flou artistique règne. Il est donc important, y compris pour les constructeurs, d'approfondir très largement ces contrôles, de telle sorte que, tous, nous puissions parler de ces émissions de la même façon, de manière simple et authentique.

La commission est par conséquent favorable à l'amendement n° 349.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Tout comme la commission du développement durable, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 475 rectifié *bis*.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 349, je précise que l'article 14 *quinquies* a pour objet non pas de mesurer les émissions d'un véhicule, mais de réaliser des inventaires d'émissions par sources. Ces inventaires utilisent des

méthodes validées au plan européen qui sont représentatives des émissions réelles. En outre, la problématique porte davantage sur les émissions d'oxydes d'azote que sur celles de particules. M. Desessard, je pense donc que votre amendement est satisfait, et c'est pourquoi je vous demande de bien vouloir le retirer.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 475 rectifié *bis*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Monsieur Desessard, l'amendement n° 349 est-il maintenu ?

M. Jean Desessard. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 349.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 14 *quinquies*.

(*L'article 14 quinquies est adopté.*)

Article 15

- ① I. – L'article L. 318-3 du code de la route est ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 318-3. – I. – Est puni d'une amende de 7 500 € le fait de réaliser sur un véhicule des transformations ayant pour effet de supprimer un dispositif de maîtrise de la pollution, d'en dégrader la performance ou de masquer son éventuel dysfonctionnement, ou de se livrer à la propagande ou à la publicité, quel qu'en soit le mode, en faveur de ces transformations.
- ③ « II. – Les personnes physiques coupables du délit mentionné au I encourent également la peine complémentaire d'interdiction, suivant les modalités prévues à l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle le délit a été commis, pour une durée maximale d'un an.
- ④ « III. – Les personnes morales déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, du délit défini au I du présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 4°, 5°, 8° et 9° de l'article 131-39 du même code. »
- ⑤ II. – (*Non modifié*) Le code de la route est ainsi modifié :
- ⑥ 1° À l'article L. 130-8, après la référence : « L. 317-5 », est insérée la référence : « , L. 318-3 » ;
- ⑦ 2° À l'article L. 318-4, les références : « et L. 318-1 à L. 318-3 » sont remplacées par les références : « , L. 318-1 et L. 318-3 ». – (*Adopté.*)

Article 16 (*Non modifié*)

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin :
- ② 1° De transposer la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins et de prendre

les mesures d'adaptation de la législation liées à cette transposition, comprenant les mesures de nature législative nécessaires à l'établissement d'un système de sanctions pénales et administratives proportionnées, efficaces et dissuasives, notamment en ce qui concerne la prévention de la pollution et la protection de l'environnement ;

- ③ 2° De prendre les mesures nécessaires pour adapter aux caractéristiques et contraintes particulières des collectivités régies par l'article 73 de la Constitution les dispositions mentionnées au 1° ;
- ④ 3° D'étendre, avec les adaptations nécessaires, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises les dispositions mentionnées au 1°, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités ;
- ⑤ 4° D'adapter à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy les dispositions mentionnées au 1°, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités.
- ⑥ II. – Cette ordonnance est prise dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance. – (*Adopté.*)

Article 16 bis

- ① Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° Au premier alinéa du I de l'article L. 142-15, les références : « les articles L. 631-1 et L. 631-2 » sont remplacées par la référence : « l'article L. 631-1 » ;
- ③ 2° L'article L. 631-1 est ainsi rédigé :
- ④ « Art. L. 631-1. – I. – Toute personne qui réalise, en France métropolitaine, une opération entraînant l'exigibilité des taxes intérieures de consommation sur un produit pétrolier figurant sur la liste mentionnée à l'article L. 642-3 ou livre à l'avitaillement des aéronefs un produit pétrolier figurant sur cette liste est tenue de justifier d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités mises à la consommation au cours de la dernière année civile.
- ⑤ « II. – Chaque assujetti se libère de l'obligation de capacité prévue au I :
- ⑥ « 1° Soit en disposant de navires par la propriété ou par l'affrètement à long terme ;
- ⑦ « 2° Soit en constituant avec d'autres assujettis une société commerciale, une association ou un groupement d'intérêt économique dans la finalité de souscrire avec des armateurs des contrats de couverture d'obligation de capacité conformes aux contrats types reconnus par le ministre chargé de la marine marchande ;
- ⑧ « 3° Soit en recourant de façon complémentaire aux moyens ouverts aux 1° et 2°.
- ⑨ « III. – Les conditions d'application du présent article ainsi que les dispositions transitoires relatives à son entrée en vigueur sont déterminées par décret. » ;
- ⑩ 3° L'article L. 631-2 est abrogé ;

- ⑪ 4° Au deuxième alinéa de l'article L. 631-3, les mots : « pétrole brut entrée dans l'usine exercée de raffinage » sont remplacés par les mots : « produit mis à la consommation ».

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet, sur l'article.

M. Gérard Longuet. Mes chers collègues, vous l'ignorez peut-être, mais l'article 16 *bis* nous replonge dans un passé lointain, en 1926, lorsque le président Poincaré, revenu à Matignon après la crise du franc, a été chargé de faire adopter une législation sur le pétrole dans notre beau pays. À la demande du ministère de l'industrie de l'époque, il a institué ce que l'on a appelé le « devoir national », afin de permettre la mise en place de raffineries et d'une flotte pétrolière françaises.

À cette fin a été créé un dispositif, conforté et consolidé dans le présent article 16 *bis*, qui oblige les entreprises sur le marché des produits assujettis à la TICPE – la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques –, qui remplace la TIPP – la taxe intérieure sur les produits pétroliers –, à importer ces produits dans notre pays sous pavillon français dans une certaine proportion – au demeurant très modeste, de l'ordre de 5 %.

Cette disposition historique est-elle toujours actuelle ? Oui, car elle avait pour objet de donner à l'État, en situation de crise, la possibilité de mobiliser des pétroliers battant pavillon français pour accomplir des missions de service public.

Quelle est la difficulté à laquelle l'article 16 *bis* expose les professionnels ? Pour simplifier, il existe deux principaux types de produits pétroliers : les produits bruts, qui sont transportés dans des pétroliers lourds d'au moins 50 000 tonnes, et les produits raffinés, qui sont transportés dans des pétroliers beaucoup plus petits, allant de 5 000 à 20 000 tonnes. Aujourd'hui, les pétroliers français de plus de 50 000 tonnes se comptent sur les doigts d'une main, tandis qu'il reste encore une vingtaine ou une trentaine de petits pétroliers, qui font pour l'essentiel du transport de raffinerie à raffinerie.

En réalité, ces petits pétroliers ne sont pas couverts par l'obligation de devoir national. En effet, les producteurs qui mettent du produit sur le marché privilégient naturellement les très gros pétroliers – rendu à la tonne, leur l'affrètement est évidemment bien meilleur marché – en lieu et place des petits pétroliers, même s'ils ont aussi recours à leurs services.

Cette situation entraîne un effet pervers : en cas de mobilisation de moyens, le Gouvernement disposerait de grands pétroliers, et non de petits. Or un certain nombre de ports susceptibles de présenter un intérêt stratégique dans une situation de crise, de conflit ou de catastrophe ne sont accessibles qu'à ces derniers.

À cette heure tardive, ma longue prise de parole sur l'article 16 *bis* a simplement pour objet, madame la ministre, de vous inciter à faire réfléchir vos collaborateurs, en lien avec la profession, sur l'application effective de cet article pour que tous les pétroliers français, petits et grands, puissent bénéficier de cette sécurité d'utilisation liée au pavillon français tout en offrant, en contrepartie, une disponibilité en situation de crise si le Gouvernement était obligé de faire appel à eux. Vous auriez alors la certitude de pouvoir disposer des grands comme des petits pétroliers, qui peuvent également être utiles. (*Mme la ministre acquiesce.*)

Je n'ai pas déposé d'amendement, car la question, extrêmement technique, relève du règlement. Ayant commencé ma vie professionnelle à la direction des carburants, j'ai un lourd héritage, à commencer par l'enseignement de mon maître, André Giraud. C'est la raison pour laquelle, à cet instant, je tiens à lui rendre hommage en défendant le devoir national de la loi de 1926.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Monsieur Longuet, je vous remercie de votre intervention. Mes services me confirment à l'instant qu'ils travaillent déjà avec les professionnels à propos de l'application du présent texte. Je vous tiendrai étroitement informé de l'évolution de ce dispositif.

M. Gérard Longuet. Je vous en remercie, madame la ministre.

M. le président. Je mets aux voix l'article 16 *bis*.

(L'article 16 *bis* est adopté.)

Article 16 *ter*
(Non modifié)

- ① Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 361-1 du code de l'environnement, est insérée une phrase ainsi rédigée :
- ② « Les itinéraires inscrits à ce plan peuvent emprunter les emprises de la servitude de marchepied mentionnée à l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques. » – (Adopté.)

Article 16 *quater*
(Non modifié)

- ① L'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin du deuxième alinéa, les mots : « et des piétons » sont remplacés par les mots : « , des piétons, des publics non motorisés et des véhicules d'entretien et de services » ;
- ③ 2° Au troisième alinéa, les mots : « ou des piétons » sont remplacés par les mots : « , des piétons, des publics non motorisés et des véhicules d'entretien et de services » ;
- ④ 3° Au sixième alinéa, les mots : « et les piétons » sont remplacés par les mots : « , les piétons, les publics non motorisés et les véhicules d'entretien et de services ».

M. le président. Je suis saisi de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n°127 rectifié *quater*, présenté par MM. Trillard, Morisset, Gilles, Bignon, Médevielle, Milon et Chasseing, Mme Debré, M. Cornu, Mme Procaccia, MM. Calvet et Revet, Mme Micouleau, MM. Lefèvre, Cambon, Vaspart, Bizet, Laufoaulu, Legendre, Raison, Carle, de Nicolay et Vogel, Mme Mélot et MM. Pellevat, Mouiller, Pointereau et Husson, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :

1° À la fin du deuxième alinéa, les mots : « et des piétons » sont remplacés par les mots : « , des piétons et des publics non motorisés » ;

2° Après le deuxième alinéa, sont insérés six alinéas ainsi rédigés :

« Par dérogation au deuxième alinéa, la servitude ne peut être empruntée par les piétons et les publics non motorisés dans les quatre cas suivants :

« 1° Lorsque la protection de la biodiversité le justifie, selon des critères définis par décret ;

« 2° Lorsqu'il existe déjà, à proximité immédiate de la servitude, sur au moins une des deux rives dans le cas d'un cours d'eau, une voie de circulation touristique dédiée au public ;

« 3° Lorsque l'emprise de la servitude est constituée d'un espace naturellement impraticable ou présente un danger pour la sécurité des personnes, ou lorsque son usage par les publics visés, est susceptible de porter atteinte à un site classé ou inscrit ;

« 4° Lorsque l'emprise de la servitude se situe dans des zones d'exploitation industrielles, commerciales ou agricoles ou à une distance inférieure définie par décret, d'un bâtiment à usage d'habitation.

« L'autorité administrative fixe la mise en œuvre de ces dispositions. » ;

3° Au troisième alinéa, les mots : « ou des piétons » sont remplacés par les mots : « , des piétons et des publics non motorisés » ;

4° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les propriétaires riverains et le gestionnaire du domaine public fluvial ne sont pas tenus de réaliser les aménagements qui pourraient être nécessaires pour assurer le passage des piétons et des publics non motorisés sur l'emprise de la servitude de marchepied. » ;

5° Au sixième alinéa, les mots : « et les piétons » sont remplacés par les mots : « , les piétons et les publics non motorisés ».

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n°823 rectifié *bis*, présenté par MM. Labbé et Dantec, Mme Meunier et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

I. - Alinéas 2 à 4

Après les mots :

non motorisés

supprimer la fin de ces alinéas.

II. - Après l'alinéa 2

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation, et sauf cas d'accostage à la suite d'un péril imminent, le cheminement des publics emprunte une voie alternative lorsque la circulation met objectivement en péril la biodiversité du secteur, selon des critères définis par décret ;

...° Au troisième alinéa, après les mots : « des riverains visés au deuxième alinéa », sont insérés les mots : « ou des collectivités » ;

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Je veux d'abord vous remercier, monsieur le rapporteur pour avis, d'avoir bien compris le sens de mon amendement précédent et pris en considération les propos qui ont été tenus lors de la table ronde évoquée. Des avis contradictoires y ont été exprimés, et il importe aujourd'hui de prendre le temps de l'analyse, afin, comme vous l'avez indiqué, que nous puissions partir des mêmes bases, tout en évitant les faux débats et les fausses solutions.

Madame la ministre, il y a vraiment débat sur les tests aujourd'hui. Parce que vous étiez dans le doute, vous l'avez dit, vous avez lancé un audit. J'en examinerai les conclusions, le Sénat travaillera sur ce sujet, des rapports seront réalisés. Il faut vraiment que ces tests soient faits avec sérieux.

J'en viens à l'amendement n° 823 rectifié *bis*.

À l'origine, la servitude dite « de marchepied » avait pour unique finalité de légaliser des accès occasionnels aux rives pour tout navigant se retrouvant en situation de détresse. Elle ne faisait donc l'objet d'aucun aménagement artificiel, ce qui est toujours le cas actuellement.

En introduisant une disposition complémentaire, la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques a étendu aux piétons le bénéfice de ladite servitude, détournant de sa vocation d'origine l'accès aux berges des cours d'eau sans qu'aucune dérogation ni souplesse soit prévue, créant ainsi un vide juridique, puisque, par ailleurs, les aménagements sont inexistant.

Dans les faits, cette loi peine à s'appliquer et présente des effets indésirables s'agissant de la préservation des espaces naturels, notamment la biodiversité. Le présent amendement vise donc à apporter des améliorations afin d'y remédier.

La mention des collectivités dans un article du code général de la propriété des personnes publiques est de nature à les exonérer de responsabilité en cas d'accident, afin d'éviter la tentation d'un aménagement de ces voies.

Enfin, la circulation de véhicules de service et d'entretien sur la bande considérée de 3,25 mètres serait contraire à l'esprit de cette servitude, nécessiterait des aménagements coûteux et porterait atteinte à l'environnement.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 100 est présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

L'amendement n° 109 est présenté par MM. Ravier et Rachline.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

1° Au deuxième alinéa, les mots : « des pêcheurs et des piétons » sont remplacés par les mots et une phrase ainsi rédigée : « et des pêcheurs. Les piétons, les publics non motorisés et les véhicules d'entretien et de services peuvent user de l'emprise de la servitude de marchepied lorsque celle-ci figure sur des itinéraires inscrits au plan défini à l'article L. 361-1 du code de l'environnement » ;

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis, pour présenter l'amendement n° 100.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Le présent amendement ainsi que le suivant que je défendrai visent à encadrer l'usage de la servitude de marchepied.

La servitude de marchepied, qui était inconnue pour nombre d'entre nous, suscite des conflits d'usage, que les dispositions introduites par les députés risquent d'aggraver. Celles-ci répondent cependant à une demande sociale, et un juste équilibre doit être trouvé entre les propriétaires riverains des cours d'eau et des lacs domaniaux et les promeneurs.

Par conséquent, je présente deux amendements de compromis, qui ont été approuvés par la commission du développement durable. Ils reposent sur une logique d'identification des emprises de la servitude de marchepied qui seront utilisables par les piétons, dans le cadre, je le précise, du plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée. Le département est désigné comme collectivité responsable.

Il s'agit donc d'une vision à long terme, qui implique la réalisation éventuelle de quelques aménagements.

Les auteurs de l'amendement n° 823 rectifié *bis* ont une logique différente : ils ignorent toute notion d'aménagement, prévoient simplement des dérogations à l'usage de la servitude, et tentent d'exonérer les propriétaires riverains comme les collectivités de toute obligation d'aménagement et, par conséquent, de toute responsabilité.

J'attire votre attention sur le point suivant, mes chers collègues : les problèmes de responsabilité risquent de ressurgir au premier accident. Je le rappelle, voilà quelques mois, deux enfants, qui se trouvaient sur une rive mal stabilisée, sont morts. Il est toujours difficile, voire impossible, de laisser les gens circuler quelque part à leurs risques et périls : on le voit bien avec l'exemple du ski hors-piste. Par défaut, il y aura toujours une présomption de responsabilité du maire – c'est un constat –, car la chaîne judiciaire ne sait pas trouver d'autre responsable en cas d'accident. *A fortiori*, dès que la collectivité, pensant bien faire, aura effectué le moindre aménagement ou entretien, elle deviendra responsable, eu égard à l'arrêt du Conseil d'État ville de Carcassonne du 20 novembre 1964.

Il est donc certes plus contraignant, mais aussi plus protecteur, plus sage et plus ambitieux, de se placer d'emblée dans une logique d'identification et d'aménagement des emprises praticables et de désigner le département pour assumer cette responsabilité, dans la mesure où il possède une vision d'ensemble qui le détache des crispations du terrain, puisqu'on a vu des bagarres naître sur de tels sujets. Tel est par conséquent le sens des amendements que je propose.

Le maire d'une petite commune, qui est pris entre deux feux, deux associations, a beaucoup de mal à résister, et c'est lui qui, finalement, fait les frais d'une telle situation.

M. Jean-Claude Requier. C'est exact !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Il n'est pas question qu'il devienne la victime d'une conjoncture résultant d'une ouverture souhaitée.

J'ajoute enfin que Germinal Peiro, qui est à l'origine, notamment, du présent article introduit par l'Assemblée nationale, dispose lui-même chez lui, en Dordogne, d'un schéma départemental des accès aux rives.

Ainsi, l'amendement n° 100 vise à maintenir le dispositif introduit par notre collègue député, mais en l'encadrant. Il tend en effet à n'autoriser le passage des piétons, des publics non motorisés et des véhicules de service que sur l'emprise des servitudes de marchepied qui auront été préalablement identifiées par le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée, lequel permettra d'avoir une vision d'ensemble. Je rappelle qu'il y a 500 000 kilomètres de cours d'eau en France, dont 18 000 kilomètres de cours d'eau domaniaux, soit 36 000 kilomètres de rives, qui nous intéressent présentement. En réalité, il semblerait que les difficultés ne concernent que quelques kilomètres.

Le verrou supplémentaire que nous introduisons par le biais du plan susvisé tend notamment à s'assurer de la tenue d'une réflexion préalable sur les aménagements nécessaires pour permettre la circulation du public dans des conditions optimales de sécurité sur l'emprise des servitudes concernées.

Quant à l'amendement n° 101, il vise à encadrer l'usage par le public de la servitude de marchepied par trois principes : le respect des zones de biodiversité – au cours des auditions, madame la ministre, nous nous sommes rendu compte que certaines de ces zones étaient susceptibles de pâtir d'un tel usage –, l'utilisation prioritaire des voies de contournement situées à proximité immédiate – il existe parfois, un sentier, une véloroute ou une voie verte parallèle –, et la nécessité d'assurer la sécurité publique en cas d'obstacle naturel évident, tel qu'une falaise, un risque d'effondrement ou un espace impraticable.

M. le président. L'amendement n° 109 n'est pas soutenu.

Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 101 est présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

L'amendement n° 110 est présenté par MM. Ravier et Rachline.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 2

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après le deuxième alinéa, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Par dérogation, et sauf en cas d'accostage lié à un péril imminent, les publics visés au deuxième alinéa empruntent une voie alternative dans les trois cas suivants :

« 1° Lorsque la protection de la biodiversité le justifie, selon des critères définis par décret ;

« 2° Lorsqu'il existe déjà, à proximité immédiate, une voie de circulation touristique dédiée au public ;

« 3° Lorsque l'emprise de la servitude est constituée d'un espace naturellement impraticable ou présente un danger pour la sécurité des personnes. » ;

L'amendement n° 101 est défendu.

L'amendement n° 110 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements restant en discussion ?

Mme Ségolène Royal, ministre. Nous avons déjà eu à l'Assemblée nationale un débat très approfondi sur la servitude de marchepied. Selon moi, M. le rapporteur pour avis a raison de préciser les choses, en particulier la question de l'accès par les véhicules motorisés, y compris les véhicules de service et d'entretien, qu'il fallait absolument écarter, à condition qu'il y ait des itinéraires inscrits dans le code de l'environnement.

Quant à l'amendement n° 101, il complète bien l'amendement n° 100, en mentionnant les dérogations à la servitude de marchepied : respect de la biodiversité, utilisation prioritaire des voies de circulation touristiques, et nécessité d'assurer la sécurité en cas d'espace naturellement impraticable.

À l'origine, j'étais prête à me rallier à l'amendement n° 823 rectifié *bis*, qui reprend l'ensemble des éléments figurant dans les amendements défendus par la commission.

Cela dit, le Gouvernement émet un avis favorable sur les amendements n°s 100 et 101 et demande donc aux auteurs de l'amendement n°823 rectifié *bis* de bien vouloir le retirer.

M. le président. L'amendement n° 823 rectifié *bis* est-il maintenu, monsieur Desessard ?

M. Jean Desessard. Par l'amendement n° 823 rectifié *bis*, il s'agissait de préciser les dérogations à l'usage par le public de la servitude de marchepied.

J'ai cru comprendre, monsieur le rapporteur pour avis, que tel était le sens des deux amendements que vous venez de présenter, puisqu'ils prévoient la possibilité d'un usage par le public, mais strictement encadré.

Je retire donc l'amendement n° 823 rectifié *bis*, au profit de ceux de la commission du développement durable. Je suis heureux de constater que M. le rapporteur pour avis s'intéresse à la défense de la biodiversité sur 36 000 kilomètres de rives, ce dont je le remercie. Je me réjouis qu'il veille, tout comme Mme la ministre, à la biodiversité.

M. le président. L'amendement n° 823 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 100.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 101.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 16 *quater*, modifié.

(L'article 16 quater est adopté.)

Article 16 *quinquies*

① L'article L. 2131-4 du code général de la propriété des personnes publiques est complété par un alinéa ainsi rédigé :

② « Une commune, un établissement public de coopération intercommunale, un département, un syndicat mixte ou une association d'usagers intéressés peuvent demander à l'autorité administrative compétente de fixer la limite des emprises de la servitude mentionnée à l'article L. 2131-2, dans les cas où celle-ci n'est pas déjà fixée. L'autorité administrative compétente en opère la délimitation dans le délai d'une année suivant la date de la demande. » – *(Adopté.)*

Article additionnel après l'article 16 *quinquies*

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 290 rectifié est présenté par MM. Filleul et Aubey, Mme Bonnefoy, MM. Camani et Cornano, Mme Herviaux, MM. J.C. Leroy, Madrelle, Miquel, Poher et Roux, Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et apparentés.

L'amendement n° 813 est présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 16 *quinquies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du code de la voirie routière est complétée par un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 118-5-1.* – Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons et des cyclistes en établissant une meilleure covisibilité entre les véhicules situés sur la chaussée et les piétons, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé, sur la chaussée, cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles, cyclomoteurs, motocyclettes ou tricycles. »

II. – Le présent article s'applique à l'occasion de la réalisation de travaux de réaménagement, de réhabilitation et de réfection des voies ouvertes à la circulation publique et, au plus tard, dans un délai de dix ans à compter de la promulgation de la présente loi.

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour présenter l'amendement n° 290 rectifié.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous avons présenté un amendement similaire lors des travaux de la commission, mais nous en avons modifié l'esprit, en tenant compte des dernières réalités et en nous inspirant des recommandations du plan d'actions pour les mobilités actives qui porte une attention particulière au respect des cheminements piétons et des voies réservées aux cyclistes.

Le présent amendement reprend, par ailleurs, une mesure annoncée le 26 janvier dernier par M. le ministre de l'intérieur, dans le cadre du plan d'actions pour la sécurité routière. Il tend à prévoir ainsi que les emplacements de stationnement sont interdits cinq mètres en amont des passages piétons, à moins que ces emplacements ne soient réservés aux véhicules à deux ou trois roues, puisque ces derniers ne masquent pas la visibilité, à la différence des voitures et des véhicules utilitaires.

En effet, selon le bilan de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière pour l'année 2013, 465 piétons sont décédés sur la totalité du réseau routier français. Plus de deux piétons sur trois ont été tués en agglomération.

De plus, les gestionnaires devront aménager les voies à compter de la promulgation de la présente loi, lors de la réalisation de travaux et au plus tard dans un délai de dix ans.

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour présenter l'amendement n° 813.

M. Jean Desessard. Cette séance est un vrai plaisir ! Des sujets écologiques, le transport collectif, le covoiturage, le vélo, les rives, la biodiversité... C'est formidable !

Cela étant, le plan d'actions pour les mobilités actives est à l'origine de plusieurs évolutions législatives et réglementaires, dont l'objet est le développement de l'usage du vélo et de la marche par l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité. Une attention particulière est portée au respect des cheminements piétons et des voies réservées aux cyclistes, afin de garantir la continuité de la chaîne de déplacement de ces usagers vulnérables.

Pour améliorer la visibilité réciproque des usagers de la route et réduire les accidents, le présent amendement vise à interdire les emplacements de stationnement cinq mètres en amont des passages piétons, à moins que ces emplacements ne soient réservés aux véhicules à deux ou trois roues, puisque ces derniers ne masquent pas la visibilité, à la différence des voitures et des véhicules utilitaires, aux gabarits plus hauts.

Il s'agit en fait de réintroduire des règles qui s'appliquent chez nos voisins européens, notamment en Suisse et en Belgique, et qui figuraient dans le code de la route avant d'être supprimées pour augmenter l'offre de stationnement automobile sur la voirie, au détriment de la sécurité des piétons.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Vous avez terminé votre intervention, mon cher collègue Jean Desessard, en invoquant la notion de sécurité.

Pourtant, la commission a émis un avis défavorable sur ces amendements identiques. (*M. Jean Desessard s'exclame.*) Essayez de la comprendre ! Pourquoi, alors qu'elle est favorable aux vélos, vous l'avez constaté, a-t-elle adopté une telle position ?

Il lui a semblé, dans sa grande sagesse, que cette mesure pouvait être disproportionnée. A été cité l'exemple de Paris, où 7 000 places de stationnement seraient supprimées, ce qui n'est pas rien !

Or quand on veut faire accepter une mesure incitative, il faut que celle-ci soit positive.

Pour parvenir à un résultat identique, monsieur Desessard, vous auriez pu proposer, par exemple, l'extension des zones piétonnes. Voyez l'Italie du Nord, dont les citoyens sont pourtant très favorables à la voiture : on y trouve des zones piétonnes où les voitures sont bannies. Là, ce sont non plus cinq mètres qui sont réservés aux piétons, mais deux cents mètres ou cinq cents mètres.

Il existe deux autres types de réponse à votre préoccupation. D'une part, dans les endroits très contraints, des zones de rencontre sont mises en place : la circulation automobile y est autorisée, mais – c'est l'avantage de ces zones – la priorité est accordée, y compris sur la chaussée, aux piétons, qui peuvent ainsi se déplacer pratiquement en toute sécurité. Pour autant, les véhicules peuvent continuer à stationner dans ces zones. D'autre part, dans les secteurs accidentogènes, le maire peut réduire la vitesse de circulation autorisée des véhicules.

La commission, qui a cherché un compromis acceptable par tous, a donc émis un avis défavorable sur ces deux amendements identiques, dont l'adoption conduirait à la disparition de plusieurs milliers de places de stationnement,

alors que l'objectif de sécurité peut être atteint grâce à d'autres moyens sans réduire excessivement le nombre de celles-ci.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 290 rectifié et 813.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas les amendements.)

Chapitre III

MESURES DE PLANIFICATION RELATIVES À LA QUALITÉ DE L'AIR

Article 17 (Non modifié)

① Le chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est complété par une section 4 ainsi rédigée :

② « Section 4

③ « **Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques**

④ « Art. L. 222-9. – Afin d'améliorer la qualité de l'air et de réduire l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques, des objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques, à l'exclusion des émissions de méthane entérique naturellement produites par l'élevage de ruminants, pour les années 2020, 2025 et 2030 sont fixés par décret. Au plus tard le 31 décembre 2015, un plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques est arrêté par le ministre chargé de l'environnement afin d'atteindre ces objectifs en prenant en compte les enjeux sanitaires et économiques. Ce plan est réévalué tous les cinq ans et, si nécessaire, révisé. Les modalités d'application du présent article sont définies par voie réglementaire.

⑤ « Les objectifs et les actions du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont pris en compte dans les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie ou dans les schémas régionaux en tenant lieu prévus à l'article L. 222-1 et dans les plans de protection de l'atmosphère prévus à l'article L. 222-4. »

M. le président. L'amendement n^o 365 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 4, deuxième phrase

Remplacer la date :

31 décembre 2015

par la date :

30 juin 2016

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. La directive NEC – *National Emission Ceilings* – du 23 octobre 2001, qui doit être révisée cette année, fixe des plafonds d'émissions nationales

pour certains polluants atmosphériques et impose de déterminer en droit interne des plafonds d'émissions de polluants atmosphériques pour certains produits. Aussi l'article 17 prévoit-il d'inscrire dans la loi l'obligation d'adopter des objectifs nationaux et un plan national en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques avant le 31 décembre 2015.

Par ailleurs, je rappelle que la France accueillera à Paris, au mois de décembre prochain, la conférence Climat, qui doit aboutir à un accord international contraignant sur le dérèglement climatique et à des contributions nationales qui déclineront l'effort que chaque pays estime pouvoir réaliser. On attend légitimement beaucoup de cette conférence ; il est important que l'on puisse tenir compte de l'ensemble des décisions qui y seront prises.

Or la date butoir prévue par la rédaction actuelle de l'article 17 pour arrêter le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques – le 31 décembre 2015 – ne laisse que peu de temps pour les intégrer dans ce document.

Nous pensons qu'il serait donc plus opportun de reporter de quelques mois la date à laquelle sera arrêté ce plan.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Cet amendement vise à repousser de six mois, du 31 décembre 2015 au 30 juin 2016, la date limite pour que le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques soit arrêté par le ministre chargé de l'environnement.

La date retenue dans le projet de loi initial déposé par le Gouvernement sur le bureau de l'Assemblée nationale est le 31 décembre 2015. Le plan national vise à atteindre des objectifs nationaux, eux-mêmes fixés d'après la législation européenne. Il est donc très peu probable que son contenu soit infléchi par les conclusions de la conférence Climat, d'autant plus que l'Europe, en particulier la France, est plutôt en pointe dans la lutte contre le changement climatique.

Sauf difficulté particulière soulevée par le Gouvernement, il semble préférable de s'en tenir à la date proposée dans le texte initial. La commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement émet un avis favorable.

Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques permettra de définir la stratégie du Gouvernement pour les cinq ans à venir. Compte tenu des enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air, un délai supplémentaire pourrait permettre de tenir compte de certaines orientations de la COP 21. Six mois ne sont pas excessifs.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 365 rectifié.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte l'amendement.)

M. le président. L'amendement n^o 40 rectifié, présenté par MM. Revet, Raison, Chaize, Perrin, Commeinhes, Laufoaulu et Danesi, Mme Deromedi, MM. Grand, Bignon, Calvet, Karoutchi, Morisset, Houel, Longuet,

G. Bailly et Trillard, Mme Micouleau, MM. Mayet, B. Fournier, Milon, Chasseing, Lefèvre, Magras, Gremillet, Portelli et Bizet et Mme Hummel, est ainsi libellé :

Alinéa 4, deuxième phrase

Compléter cette phrase par les mots :

, et après consultation des instances représentatives de chacun des secteurs économiques concernés

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 17, modifié.

(L'article 17 est adopté.)

Article 17 bis

- ① Le contrôle des émissions de polluants atmosphériques, en particulier des particules fines, des véhicules particuliers ou utilitaires légers diesel est renforcé lors du contrôle technique de façon à vérifier que les véhicules respectent bien le niveau d'émissions exigible à leur mise en circulation.
- ② En outre, un contrôle technique « pollution » est réalisé chaque année pour les véhicules particuliers ou utilitaires légers, à compter de la septième année de leur mise en circulation.
- ③ Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret pris avant le 1^{er} janvier 2017.

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier, sur l'article.

Mme Évelyne Didier. L'article 17 bis du projet de loi crée un diagnostic thermodynamique préalable à la vente d'un véhicule de plus de quatre ans.

Cette nouvelle disposition a été modifiée lors de son examen par la commission du développement durable, afin de l'intégrer au contrôle technique existant. C'est une bonne chose.

Il a également été ajouté un contrôle de pollution à compter de la septième année de la mise en circulation de véhicules particuliers ou d'utilitaires légers diesel.

Ces mesures sont utiles pour diagnostiquer les causes de pollution. Cependant, nous craignons qu'elles ne permettent pas le retrait des véhicules vraiment polluants. Il s'agit souvent de vieux véhicules que les propriétaires ne remplacent pas, faute de moyens. En général, ces personnes ignorent le contrôle et continuent de rouler. Nous sommes plusieurs à l'avoir dit.

Cela étant, je tiens à souligner l'importance de lutter contre la pollution atmosphérique due notamment au diesel.

Lors des travaux préparatoires à ce projet de loi, la commission du développement durable a organisé une table ronde sur les effets des motorisations diesel sur la santé et l'environnement. L'intervention de Maria Neira, directrice du département Santé publique, environnement et déterminants sociaux de la santé de l'Organisation mondiale de la santé nous a convaincus, je le crois, de l'importance de ce sujet.

Eu égard aux problèmes posés, il est important d'établir un diagnostic, mais il faut également encourager la recherche et l'innovation, afin que les moteurs soient plus propres – c'est ce que nous ont indiqué les constructeurs français – et qu'ils consomment moins – on parle de véhicules qui consomment deux litres aux cent kilomètres. Cela suppose donc une

politique en faveur de la recherche et du développement dans les grandes entreprises. J'ai eu connaissance que vient d'être dévoilé un prototype d'appareil, qui serait installé sur les voitures, destiné à récupérer les particules de freinage.

Je suis persuadée, pour ma part, que le véhicule consommant deux litres aux cent kilomètres aurait été commercialisé depuis longtemps si une réelle volonté s'était manifestée.

M. le président. Je suis saisi de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 363, présenté par Mme Archimbaud, MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Le contrôle des émissions de polluants atmosphériques, en particulier des particules fines émanant de l'échappement et de l'abrasion, des véhicules particuliers ou utilitaires légers diesel est renforcé lors du contrôle technique.

Ce contrôle porte sur les 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, et permet de vérifier que le moteur est à l'optimum de ses capacités thermodynamiques.

Ce même contrôle est réalisé chaque année pour les véhicules particuliers ou utilitaires légers, à compter de la septième année de leur mise en circulation.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret avant le 1^{er} janvier 2017.

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Cet amendement tend à renforcer le contrôle technique des véhicules diesel en prévoyant un examen approfondi des émissions de polluants atmosphériques grâce à un contrôle thermodynamique du moteur.

Le moteur étant une machine thermique, seul un contrôle des cinq gaz visés est à même de donner une image fidèle de son efficacité – c'est-à-dire de son rendement – et d'identifier ses dysfonctionnements à l'origine de ces émissions polluantes. Ce contrôle doit permettre de cibler le niveau de dérive fonctionnelle et d'encourager les opérations d'entretien devant être réalisées sur un moteur thermique, afin de rétablir notablement ses performances énergétiques.

Les résultats de ce diagnostic et les travaux qui peuvent en résulter auront des effets très sensibles en matière de consommation d'énergie et d'émission de polluants locaux.

Par ailleurs, le présent amendement fait mention de l'importance des particules fines provenant non seulement de l'échappement, mais également de l'abrasion, dont nous avons parlé cet après-midi lors de l'examen de précédents amendements.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 25 rectifié est présenté par MM. Revet, Bizet, Portelli, Trillard et Houel et Mme Hummel.

L'amendement n° 350 est présenté par Mme Archimbaud, MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Rédiger ainsi cet article :

Le contrôle des émissions de polluants atmosphériques, en particulier des particules fines, des véhicules particuliers ou utilitaires légers diesel est renforcé lors du contrôle technique.

Ce contrôle porte sur les 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, et permet de vérifier que le moteur est à l'optimum de ses capacités thermodynamiques.

Ce même contrôle est réalisé chaque année pour les véhicules particuliers ou utilitaires légers, à compter de la septième année de leur mise en circulation.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret avant le 1^{er} janvier 2017.

L'amendement n° 25 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à M. Jean Desessard, pour présenter l'amendement n° 350.

M. Jean Desessard. Dans cet amendement de repli est supprimée la référence à l'échappement et à l'abrasion.

M. le président. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 362 est présenté par Mme Archimbaud et MM. Dantec et Gattolin.

L'amendement n° 380 rectifié est présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

L'amendement n° 699 rectifié est présenté par M. Husson, Mmes Deseyne, Garriaud-Maylam, Canayer et Deromedi, MM. Laménie et Houel et Mmes Deroche et Mélot.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 1

Après les mots :

particules fines

insérer les mots :

émanant de l'échappement et de l'abrasion

La parole est à M. Jean Desessard, pour présenter l'amendement n° 362.

M. Jean Desessard. Les particules fines émanant des pots d'échappement constituent un réel problème de santé publique, mais cela ne doit pas nous faire perdre de vue le fait que les polluants atmosphériques doivent être considérés comme provenant du véhicule dans son ensemble.

En effet, les particules fines émises par l'abrasion des plaquettes de frein, des pneumatiques, ou encore de l'embrayage sont tout aussi nocives. Une étude du Centre national de la recherche scientifique, le CNRS, et de l'INSA de Lyon, publiée au mois de décembre dernier, l'a confirmé.

Cet amendement vise donc à rappeler, dans le cadre de la définition des véhicules propres, l'importance des particules fines provenant non seulement de l'échappement, mais également de l'abrasion.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 380 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement tend à préciser que, lors du contrôle des émissions de polluants atmosphériques prévu à l'occasion du contrôle technique, ce dernier doit porter sur les polluants atmosphériques provenant du véhicule dans son ensemble.

S'il convient de rappeler que les pots d'échappement sont souvent, et à juste titre, accusés d'être à l'origine de la pollution par particules fines, il faut également souligner que l'abrasion des plaquettes de frein, comme celle des pneumatiques ou encore de l'embrayage, est tout autant responsable de cette pollution.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° 699 rectifié.

M. Marc Laménie. Comme les orateurs précédents, j'insiste particulièrement sur ce véritable problème de santé publique que représente l'émission de particules fines provenant de l'échappement, mais également de l'abrasion.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La question de l'émission des particules fines émanant de l'échappement, mais également de l'abrasion, de même que celle d'un meilleur contrôle des émissions polluantes sont particulièrement préoccupantes et nous nous interrogeons tous à cet égard. La preuve en est que des amendements ont été déposés par des représentants de plusieurs groupes.

Aujourd'hui, des mesures d'émissions sont déjà réalisées à l'occasion du contrôle technique des véhicules particuliers. Elles portent principalement sur l'opacité des fumées pour les véhicules diesel. Elles sont complétées par l'utilisation d'un dispositif de diagnostic embarqué, dont sont obligatoirement équipés, en application de la directive européenne du 13 octobre 1998, les véhicules essence depuis le 1^{er} janvier 2002 et les véhicules diesel depuis le 1^{er} janvier 2004.

Ces amendements visent à mentionner explicitement à l'article 17 *bis* que le contrôle porte sur les niveaux d'émission de ces fameux cinq gaz que sont le monoxyde de carbone, les hydrocarbures imbrûlés, les oxydes d'azote, le dioxyde de carbone et l'oxygène, ainsi que sur les niveaux d'émission de particules fines.

M. Jean Desessard. Bravo, monsieur le rapporteur pour avis !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Cette précision a été ajoutée au texte initial par l'Assemblée nationale, et la commission du développement durable n'a pas modifié cet article sans raison.

Vous le savez, mes chers collègues, je suis moi aussi partisan d'un contrôle thermodynamique le plus complet possible des moteurs. Toutefois, j'ai souhaité vérifier que ce contrôle est effectivement réalisable en l'état des connaissances actuelles et des techniques disponibles.

J'ai donc saisi vos services, madame la ministre. Selon les éléments que m'a transmis la direction générale de l'énergie et du climat, des travaux sont engagés à l'échelon tant national qu'international sur l'amélioration de la détection des polluants émis par les voitures en circulation, afin de mieux mesurer la pollution occasionnée par les véhicules présentés au contrôle technique.

Or, toujours d'après ces mêmes éléments, il est clair que le contrôle susvisé n'est pas réalisable pour le moment.

Deux études ont été confiées par votre ministère à l'UTAC – elles sont d'ailleurs en ligne –, afin que celle-ci réfléchisse aux moyens d'améliorer les contrôles techniques périodiques des véhicules pour assurer une meilleure mesure des polluants émis.

À ce stade, elles n'ont pas permis de déboucher sur de nouvelles mesures concrètes susceptibles d'être mises en œuvre dans ce sens. En effet, il faudrait disposer avant toute chose des valeurs limites pour les différents types et âges de véhicules et pour tous les polluants testés. En outre, gardons à l'esprit que les mesures réalisées dans les laboratoires d'essais ne peuvent pas être reproduites dans les centres ordinaires de contrôle technique périodique.

Mentionner à l'article 17 *bis* que le contrôle porte sur les cinq gaz précités risquerait donc, à mon sens, d'une part, de poser des difficultés techniques, car le contrôle effectué est subordonné aux techniques disponibles, et, d'autre part, de préjuger les évolutions possibles de ce contrôle.

Aussi, en l'état actuel des connaissances, la rédaction retenue prévoyant un contrôle du respect des normes Euro en vigueur me semble convenable.

Afin de vous expliquer, mes chers collègues, particulièrement à ceux d'entre vous qui ont déposé ces amendements, la difficulté à laquelle nous nous heurtons, j'entrerai un peu plus dans le détail.

Une étude réalisée à l'échelle européenne en 2012 conclut que la combinaison de l'essai d'accélération libre avec des instruments de comptage des particules représente une solution viable pour l'avenir du contrôle des émissions de polluants pour les véhicules diesel, à condition de franchir au préalable trois étapes qui ne le sont pas à ce jour.

D'une part, définir une méthode de contrôle fiable pour les véhicules récents, pour des moteurs mettant en œuvre des technologies différentes – injection, post-traitement, utilisation d'additifs –, dans des configurations de fonctionnement aussi bien normales que dégradées.

D'autre part, définir une corrélation entre la mesure d'opacité des fumées rejetées et la concentration de particules.

Enfin, définir de nouveaux critères de défaillance pour les émissions de véhicules diesel dont la concentration elle-même est exprimée en microgrammes.

Selon une autre étude, la mesure des émissions de NOx ou des rapports NO₂/NOx nécessite de plus amples investigations avant de pouvoir être utilisée pour vérifier les émissions de polluants dans les installations de contrôle technique.

Enfin, les investigations sont poursuivies à l'échelle européenne avec la participation active des acteurs français.

En tant que rapporteur pour avis, j'ai la mission de rendre compte de toutes les auditions et de tous les courriers reçus relatifs, entre autres, à la nécessité de procéder à un contrôle des cinq gaz. Madame la ministre, pourriez-vous nous donner des éclaircissements sur ce point ?

Cela étant, pour toutes ces raisons, la commission du développement durable émet un avis défavorable sur l'ensemble des amendements.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je veux tout d'abord remercier M. le rapporteur pour avis de son exposé si complet. Le point évoqué, pourtant très important, n'a pas encore été

intégré dans la prise en compte des émissions de particules. Il est bon que les travaux parlementaires soient au plus près des préoccupations de nos concitoyens.

Il convient, par ailleurs, de connaître la faisabilité technique du dispositif proposé – à cette fin, je me tourne vers mes services – et de satisfaire ses exigences. De surcroît, comme je serai chargée de signer les décrets, je suis très vigilante. Il y va de ma crédibilité. Or force est de constater que nous ne disposons pas actuellement des moyens techniques permettant d'effectuer le contrôle technique des particules provenant des phénomènes d'abrasion, lesquelles contribuent pourtant grandement à la pollution. C'est un vrai sujet, qu'il ne faut pas occulter.

Afin de remédier à cette faille, je suggère de compléter le premier alinéa de l'amendement n° 363 par les mots « dès lors que les moyens techniques seront disponibles ».

Enfin, nous devons travailler activement à l'élaboration d'une réglementation européenne relative aux véhicules pour réduire l'abrasion. On sait bien que l'adoption de normes incite automatiquement l'industrie à essayer de trouver les solutions adéquates et à améliorer ses performances techniques.

En résumé, je suis favorable à ces amendements, qui émanent, en outre, de différents groupes politiques, ce qui illustre une préoccupation commune.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Tout à fait !

M. le président. La parole est à M. Alain Richard, pour explication de vote.

M. Alain Richard. Qu'est-ce que légiférer ? C'est décider, et non souhaiter. En l'espèce, nous sommes en train d'écrire le souhaitable en faisant abstraction du possible. « Les lois inutiles affaiblissent les lois nécessaires » disait Montesquieu. Tel est typiquement le cas.

Le plus logique à mes yeux serait tout simplement de ne pas adopter l'article 17 *bis*, car il suffit de le lire pour s'apercevoir que c'est une résolution et non réellement un article de loi. D'ailleurs, on serait bien en peine de savoir où insérer cette disposition dans les lois existantes.

Il est tout à fait légitime de souhaiter cette évolution technique, mais rendre obligatoire, à partir des mois qui viennent, le contrôle des particules dues à l'abrasion, alors que, Mme la ministre vient de l'expliquer de façon très précise, cette mesure ne sera pas applicable, reviendrait à discréditer la future loi.

À ce propos, je regrette que Mme la ministre ait retiré avant la séance l'amendement n° 968, qui visait à supprimer l'alinéa 2 de l'article 17 *bis* et que je souhaiterais reprendre. En effet, l'augmentation de la fréquence du contrôle technique, qui deviendrait annuel, s'agissant de véhicules anciens, dont la plupart roulent très peu, risquerait de produire des conséquences fâcheuses. Le durcissement des contrôles techniques à long terme nécessiterait le remplacement de l'équipement de l'ensemble des bureaux de contrôle technique, ce qui entraînerait, de fait, la hausse des tarifs applicables au contrôle.

En raison de la disproportion entre la charge financière que devraient assumer les détenteurs de véhicules anciens qui roulent très peu et l'utilité de ces contrôles supplémentaires annuels, les dispositions de l'article 17 *bis* me semblent aujourd'hui injustifiées. (*M. Michel Canevet applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour explication de vote.

Mme Chantal Jouanno. Je ne peux pas être créditée d'être anti-écologiste, bien au contraire.

M. Jean Desessard. Ça dépend sur quoi !

Mme Chantal Jouanno. Vous avez pourtant parfois du mal à me suivre, mon cher collègue !

Quoi qu'il en soit, l'article 17 bis me conduit à m'interroger. Certes, la pollution atmosphérique et ses coûts sanitaires sont reconnus à l'unanimité sur les travées de cette assemblée. D'ailleurs, un projet de loi relatif à la santé sera bientôt présenté au Parlement, au sujet duquel une mission commune d'information entre la commission du développement durable et la commission des affaires sociales a été mise en place, afin d'établir un bilan complet des liens entre santé et environnement. De plus, une commission d'enquête va prochainement être créée à la demande du groupe écologiste sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, notamment par le diesel.

Tout à l'heure, nous avons adopté un amendement tendant à la remise d'un rapport sur les polluants et les différentes émissions de particules fines par type de véhicules afin d'être éclairés sur le sujet. Par ailleurs, comme l'a rappelé à l'instant Mme la ministre, les mesures proposées sont confrontées à des difficultés techniques. Malgré cela, aux termes de l'article 17 bis, un contrôle technique « pollution » sera réalisé chaque année pour les véhicules de plus de sept ans d'ici au 1^{er} janvier 2017.

En l'occurrence, l'amendement déposé par le Gouvernement aurait peut-être été bienvenu. Cela étant, nous demandons beaucoup de rapports. Ne serait-il donc pas plus judicieux d'attendre leurs conclusions et de légiférer ensuite ?

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Monsieur Richard, voilà un an et demi, alors que nous nous interrogeons sur la pollution qu'il induisait, vous nous disiez « Sur le diesel, il n'y a pas de problème ! », affirmation que nous avons contestée à l'époque. Or j'ai entendu le Premier ministre – vous soutenez pourtant le Gouvernement – dire qu'il fallait prendre le problème du diesel à bras-le-corps. Par conséquent, certains, dont le Premier ministre, voire à l'échelon supérieur, nous donnent aujourd'hui raison...

La loi très importante que nous nous apprêtons à adopter traduit un changement de mentalité, Mme la ministre l'a évoqué à plusieurs reprises, et contient à la fois des mesures concrètes et des objectifs.

Si vous ne voulez pas davantage de contrôle, vous auriez dû proposer de supprimer de l'article 17 bis la phrase suivante : « Le contrôle des émissions de polluants atmosphériques, en particulier des particules fines, des véhicules particuliers ou utilitaires légers diesel est renforcé lors du contrôle technique... » Que signifie le terme « renforcé » ?

M. Alain Richard. Cela ne veut rien dire !

M. Jean Desessard. Pourquoi n'avez-vous pas déposé un amendement pour le dénoncer ?

M. Alain Richard. Je vais voter contre l'article 17 bis !

M. Jean Desessard. Vous auriez été mieux inspiré de l'annoncer plus tôt !

M. Ladislas Poniatowski. J'en témoigne, notre collègue l'a dit !

M. Alain Richard. Contrairement à moi, monsieur Desessard, vous n'écoutez pas vos collègues !

M. Jean Desessard. Veuillez alors m'excuser, mon cher collègue.

Nous pensons qu'il faut évidemment renforcer le contrôle technique. Mais de quelle façon ? Quel type de pollution vise-t-on ? Nous répondons à toutes ces questions par le biais de notre amendement. Quant au sous-amendement que souhaite déposer le Gouvernement, il tendrait à ajouter les termes « dès que les moyens techniques seront disponibles », ce qui corrobore les propos de M. le rapporteur pour avis, qui a constaté l'impossibilité d'effectuer le contrôle visé avec les moyens actuels. D'ailleurs, nous avons déjà prévu, par exemple pour le secteur du bâtiment, l'application des dispositions législatives dès que les conditions le permettront.

Ce type de loi comporte des dispositions concrètes, prévoit des recherches finalisées dans des rapports, des expérimentations et fixe également des objectifs. Ce dernier point est très intéressant, car si l'on reconnaît la pollution occasionnée par les véhicules diesel, soit on s'en remet au Gouvernement, qui s'en occupera lorsqu'il en aura envie, soit on se donne les moyens nécessaires à la recherche permettant les contrôles techniques.

M. le président. La parole est à M. Gérard Miquel, pour explication de vote.

M. Gérard Miquel. Nous pouvons disserter longuement sur ce sujet sans aboutir à un résultat tangible, pour la simple et bonne raison que, aujourd'hui, nous ne disposons pas des techniques permettant de récupérer certaines particules fines, telles celles qui proviennent de l'abrasion des pneus sur la chaussée. Celui qui découvrira le moyen d'y parvenir n'est pas encore connu ! (*Sourires.*) Il en est de même pour ce qui concerne l'abrasion des systèmes de freinage et d'embrayage.

En revanche, Mme la ministre a proposé des solutions financières intéressantes pour inciter les propriétaires de véhicules anciens à les remplacer par des véhicules propres. Ça c'est efficace !

M. Alain Richard. C'est la solution !

M. Gérard Miquel. Tous ces véhicules doivent progressivement disparaître, car, s'ils sont soumis à un contrôle technique approfondi, on trouvera forcément des particules fines, liées à l'absence de pot catalytique ou de filtre à NO_x sur ces équipements. Quand nous disposerons d'un parc de véhicules aux normes Euro 6, les particules fines libérées dans l'atmosphère seront bien moins nombreuses.

De leur côté, les organismes de contrôle doivent bien sûr s'adapter aux progrès de la technologie, pour nous permettre de vérifier certaines affirmations. Les particules se reconstituent-elles, comme d'aucuns le prétendent, à quelques mètres du pot d'échappement ? Je suis incapable de répondre à cette question !

Quoi qu'il en soit, nous disposons aujourd'hui de véhicules dits « propres », aux normes Euro 6. Il faut retirer au plus vite de la circulation tous les vieux véhicules encore en usage. Les propositions que Mme la ministre a formulées doivent nous permettre d'y parvenir assez rapidement et, ainsi, de faire œuvre utile. (*M. Alain Richard opine.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Canevet, pour explication de vote.

M. Michel Canevet. À mon tour, j'attire l'attention de la Haute Assemblée sur les conséquences qu'emporterait un contrôle annuel de pollution, lesquelles seraient absolument catastrophiques pour les habitants des zones rurales.

Dans nos campagnes, il est nécessaire d'avoir un véhicule pour se déplacer, en particulier pour aller au travail. Or un certain nombre de familles ne disposant que de ressources modestes ne peuvent pas changer régulièrement de voiture. Ces foyers seront particulièrement pénalisés par l'instauration d'un contrôle de pollution annuel et obligatoire. Ils vont subir des contraintes extrêmement lourdes! Non seulement les coûts supplémentaires seront élevés, mais il faudra se libérer pour de fréquents contrôles. Une telle perspective est absolument insupportable.

Un contrôle technique tous les deux ans suffit déjà amplement: que gagnerons-nous avec un contrôle annuel? Qu'apportera cette modification, sinon de nouvelles contraintes pour nos concitoyens?

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. M. Canevet a raison!

M. Alain Richard. Comme je l'ai indiqué précédemment, je souhaiterais reprendre l'amendement n° 968 du Gouvernement, monsieur le président.

M. le président. Mon cher collègue, c'est impossible, cet amendement a été retiré avant la séance.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Monsieur le président, je reviens sur la modification de l'amendement n° 363, que j'ai précédemment évoquée. Il s'agit de compléter l'alinéa 2 par ces mots: « dès lors que les moyens techniques seront disponibles ».

M. Jean Desessard. Voilà!

M. Jean-Jacques Filleul. Très bien!

M. le président. Je suis donc saisi du sous-amendement n° 973, présenté par le Gouvernement et ainsi libellé:

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par les mots:

dès lors que les moyens techniques seront disponibles

Quel est l'avis de la commission du développement durable?

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Favorable! Je crains cependant que nous ne soyons face à un léger problème de procédure: l'adoption de l'amendement n° 363 ainsi sous-amendé ne tiendrait pas compte de l'amendement n° 968, que le Gouvernement avait déposé et qui tendait à rétablir la fréquence du contrôle technique « pollution » à une fois tous les deux ans pour les véhicules de plus de sept ans.

Mme Chantal Jouanno. Cela ne fonctionne pas!

M. Jean Desessard. Il faut un second sous-amendement!

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Ségolène Royal, ministre. Monsieur le rapporteur pour avis, pour résoudre le problème que vous signalez, je propose à la Haute Assemblée d'adopter un second sous-amendement à l'amendement n° 363 pour remplacer, à l'alinéa 4, les mots « chaque année » par les mots « tous

les deux ans ». En effet, le contrôle de pollution doit être aligné sur le contrôle technique. C'est une question de cohérence.

M. le président. Je suis donc saisi du sous-amendement n° 974, présenté par le Gouvernement et ainsi libellé:

Alinéa 4

Remplacer les mots:

chaque année

par les mots:

tous les deux ans

M. Jean-Pierre Bosino. Voilà!

Mme Évelyne Didier. Parfait!

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Favorable!

Mme Évelyne Didier. C'est une véritable coproduction! (Sourires.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 973.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 974.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 363, modifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 17 *bis* est ainsi rédigé et les amendements n°s 350, 362, 380 rectifié et 699 rectifié n'ont plus d'objet.

Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

Article 18

- ① I. – Le code de l'environnement est ainsi modifié:
- ② 1° La seconde phrase du second alinéa de l'article L. 221-2 est remplacée par deux phrases ainsi rédigées:
- ③ « La liste des communes incluses dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants est établie par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports. Cet arrêté est mis à jour au moins tous les cinq ans. »;
- ④ 2° L'article L. 222-4 est ainsi modifié:
- ⑤ a) (Supprimé)
- ⑥ a bis) Après le I, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé:

- 7 « I *bis*. – Les agglomérations qui ne sont pas soumises à l'obligation prévue au premier alinéa du I du présent article peuvent mettre en œuvre des actions en faveur de la qualité de l'air dans le cadre des plans climat-air-énergie territoriaux prévus à l'article L. 229-26. » ;
- 8 *b)* Le II est ainsi rédigé :
- 9 « II. – Le projet de plan est, après avis des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés, des commissions départementales compétentes en matière d'environnement, de risques sanitaires et technologiques concernées et des autorités organisatrices de transports, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, soumis à enquête publique, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre I^{er} du présent code. » ;
- 10 *c)* Le III est ainsi rédigé :
- 11 « III. – Le plan est arrêté par le préfet. » ;
- 12 *d)* Il est ajouté un V ainsi rédigé :
- 13 « V. – La liste des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants est établie par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports. Cet arrêté est mis à jour au moins tous les cinq ans. » ;
- 14 3° Après le deuxième alinéa de l'article L. 222-5, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 15 « Pour concourir aux objectifs du plan de protection de l'atmosphère, le représentant de l'État dans le département peut imposer à certaines entreprises de plus de deux cent cinquante salariés de mettre en œuvre le plan de mobilité mentionné au 9° de l'article L. 1214-2 du code des transports pour optimiser les déplacements liés à leurs activités professionnelles, en particulier ceux de leur personnel. » ;
- 16 4° L'article L. 222-6 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 17 « Les autorités mentionnées au premier alinéa communiquent chaque année au représentant de l'État dans le département toute information utile sur les actions engagées contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air. » ;
- 18 5° À la fin du 2° de l'article L. 572-2, les mots : « par décret en Conseil d'État » sont remplacés par les mots et une phrase ainsi rédigée : « par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et de l'intérieur. Cet arrêté est mis à jour au moins tous les cinq ans. »
- 19 II. – Le code des transports est ainsi modifié :
- 20 1° (*Supprimé*)
- 21 2° L'article L. 1214-8-1 est ainsi rédigé :
- 22 « *Art. L. 1214-8-1.* – Des évaluations et calculs des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements à l'intérieur du périmètre de transport urbain sont réalisés à l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un plan de déplacements urbains. Les modalités de ces évaluations et calculs sont précisées par le décret prévu à l'article L. 1214-13. »
- 23 III. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :
- 24 1° Après le mot : « compatibles », la fin du troisième alinéa de l'article L. 123-1-9 est ainsi rédigée : « avec le plan régional pour la qualité de l'air ou, à compter de son adoption, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu à l'article L. 222-1 du code de l'environnement et, lorsqu'un plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement couvre tout ou partie du périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale, avec les objectifs fixés par ce plan. » ;
- 25 2° L'article L. 123-12-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 26 « Le plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains dont le périmètre est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère donne lieu aux évaluations et calculs prévus à l'article L. 1214-8-1 du code des transports lors de son élaboration et lors de l'analyse des résultats du plan prévue au premier alinéa du présent article. »
- 27 III *bis*. – (*Non modifié*) Au dernier alinéa du II de l'article L. 301-5-1 du code de la construction et de l'habitation, les mots : « au dernier » sont remplacés par les mots : « à l'avant-dernier ».
- 28 IV. – (*Non modifié*) Les plans de protection de l'atmosphère dont les commissions départementales compétentes en matière d'environnement, de risques sanitaires et technologiques ont déjà été saisies pour avis à la date de publication de la présente loi sont élaborés selon la procédure en vigueur avant cette date.

M. le président. L'amendement n° 737, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 15

Supprimer les mots :

de plus de deux cent cinquante salariés

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Mes chers collègues, cet amendement vise à supprimer le seuil de 250 salariés dont est assortie l'obligation, faite aux entreprises situées dans le périmètre d'un plan de protection de l'atmosphère, d'élaborer un plan de mobilité.

Le récent épisode de pollution atmosphérique de l'hiver 2013-2014 a mis en lumière la nécessité d'instaurer des mesures pérennes de maîtrise de la circulation automobile individuelle.

Optimisant l'utilisation de l'offre de transports collectifs disponible, les plans de mobilité constituent une solution efficace ne nécessitant pas la création ou la construction de nouvelles infrastructures. De récentes études confirment que ces plans permettent de réduire la pollution atmosphérique.

Toutefois, si le représentant de l'État dans le département doit agir en cas de pollution atmosphérique, il est nécessaire qu'il puisse procéder en fonction du tissu économique local. À cet égard, la loi ne doit pas fixer un seuil de salariés.

À nos yeux, il faut ménager plus de souplesse à l'action des préfets : ces derniers doivent être à même de prendre les mesures qui s'imposent, selon le contexte local et la gravité de la situation.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Cet amendement vise à supprimer le seuil de 250 salariés. La commission y est défavorable, pour plusieurs raisons.

Le texte initial du Gouvernement, tout d'abord, ne prévoyait pas de seuil, mais précisait que dans les zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère le préfet ne pouvait imposer la réalisation d'un plan de mobilité que pour les établissements particulièrement générateurs de trafic. Il existait donc bien en filigrane un critère appuyé sur un seuil, qu'il m'a semblé préférable de préciser, par souci de clarté, en le fixant à 250 salariés.

Il me semble utile, ensuite, de conserver un seuil pour encadrer les pouvoirs du préfet sur cette question : n'aggravons pas les contraintes pesant sur les entreprises. Un plan de mobilité pourra, dans tous les cas, être mis en place sur la base du volontariat par les petites entreprises, et ne pourra être imposé qu'aux plus grandes entreprises, qui sont en général les plus émettrices de pollution du fait des transports.

Le texte de la commission semble être un bon compromis entre flexibilité et souplesse pour les entreprises, d'une part, et préservation de la qualité de l'air, d'autre part.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Le Gouvernement est favorable à cet amendement. J'ai bien compris les arguments de M. le rapporteur pour avis, mais le texte initial ne prévoyait effectivement pas de seuil. Il convient d'ailleurs d'éviter autant que possible d'en instaurer quand il s'agit des entreprises.

En outre, la mesure en cause visait les entreprises génératrices de fort trafic. Il n'est pas question d'imposer un plan de mobilité à une entreprise sous prétexte qu'elle a 250 salariés si ceux-ci habitent à proximité et rentrent chez eux à vélo !

Il faut pouvoir réagir assez vite : certaines petites entreprises sont génératrices de fort trafic. La bonne administration conduit à laisser de la souplesse au préfet et à conserver une marge de dialogue avec les entreprises, plutôt qu'à accumuler des seuils.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 737.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 102, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 20

Rétablir cet alinéa dans la rédaction suivante :

1° Au premier alinéa de l'article L. 1214-7, les mots : « avec le plan régional pour la qualité de l'air prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement » sont remplacés par les mots : « avec les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du périmètre de transports urbains » ;

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 102.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 18, modifié.

(L'article 18 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 18

M. le président. L'amendement n° 739, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 1214-3 du code des transports, les mots : « inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 » sont remplacés par les mots : « de plus de 50 000 ».

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Les premiers plans de déplacement urbain, ou PDU, ont été créés voilà plus de trente ans et sont devenus obligatoires en 1996, avec l'adoption de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Cette obligation concerne aujourd'hui environ quatre-vingts agglomérations en France, rassemblant un peu plus de la moitié de la population française. Un nombre similaire d'autorités organisatrices de transports urbains se sont dotées d'un document de planification des déplacements sur la base du volontariat.

Ces chiffres témoignent de l'efficacité et de l'attrait de cet outil quand il s'agit de mettre en place une politique locale de déplacements pertinente, c'est-à-dire adaptée aux spécificités locales et susceptible de réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports.

Nous proposons donc de généraliser ces PDU aux agglomérations de plus de 50 000 habitants, ce qui incitera les autorités organisatrices de transport à agir sur l'ensemble des modes de déplacement pour limiter la circulation automobile, favoriser le report modal et activer les nombreux leviers nécessaires à l'évolution des comportements dans ces agglomérations.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Depuis trente ans, les PDU ont montré leur efficacité, au point que ce dispositif est aujourd'hui l'un des modèles du plan de mobilité urbaine durable promu par l'Europe. Ils doivent rester un outil souple.

L'une des principales difficultés auxquelles sont confrontées les collectivités réside dans la multiplication des schémas et des plans obligatoires, très difficiles d'ailleurs juridiquement à associer. Ne multiplions pas les obstacles pour les collectivités !

Sans obligation, les résultats sont bons ! Maintenons par conséquent une logique incitative pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants et laissons-les établir un PDU de façon facultative. Aujourd'hui, cinquante-huit agglomérations comptent plus de 100 000 habitants ; elles seront soixante-et-une demain. Ce dispositif leur est adapté.

C'est pourquoi la commission du développement durable émet un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis défavorable également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 739.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 660 rectifié est présenté par Mme Jouanno et M. Guerriau.

L'amendement n° 825 est présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au premier et au second alinéas de l'article L. 1431-3 du code des transports, les mots : « dioxyde de carbone » sont remplacés par les mots : « gaz à effet de serre ».

La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour présenter l'amendement n° 660 rectifié.

Mme Chantal Jouanno. L'article L. 1431-3 du code des transports dispose que les personnes qui organisent une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doivent fournir au bénéficiaire une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise à cette occasion.

Or le dioxyde de carbone n'est qu'un des gaz à effet de serre. Nous proposons donc d'élargir cette obligation à tous les gaz à effet de serre, afin de la rendre plus conforme à l'esprit du texte.

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour présenter l'amendement n° 825.

M. Jean Desessard. Il s'agit, par cet amendement, de renforcer l'efficacité de l'information relative à l'émission de gaz à effet de serre lors des prestations de transport en élargissant le champ de cette information à tous les gaz à effet de serre, de manière à permettre une comparaison véritablement pertinente des différents moyens de transport.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Eu égard aux explications qui viennent d'être fournies, la commission émet un favorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 660 rectifié et 825.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 18.

L'amendement n° 738, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité d'une baisse généralisée des vitesses maximales sur routes et sur

autoroutes. Ce rapport s'appuie sur une étude des enjeux et impacts économiques, sociaux, environnementaux et sanitaires de cette mesure.

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Cet amendement vise à demander au Gouvernement un rapport sur l'opportunité d'une baisse généralisée des vitesses maximales sur les routes et les autoroutes, afin que nous disposions d'une étude précise des incidences économiques, sociales, environnementales et sanitaires ainsi que des enjeux d'une telle mesure.

Je le rappelle, les bénéfices d'une baisse des vitesses de 130 à 120 kilomètres-heure sur les autoroutes et de 90 à 80 kilomètres-heure sur les routes figurent dans la synthèse du débat national sur la transition énergétique.

Certes, la réduction des vitesses n'est en elle-même pas consensuelle. En revanche, nous pourrions nous accorder sur l'intérêt et le principe d'une étude d'impact sur le sujet.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. L'examen du présent amendement nous conduit à aborder un sujet important qui est effectivement loin d'être consensuel : l'opportunité, ou non, d'une baisse généralisée des limitations de vitesse sur les routes et autoroutes.

Selon le bilan provisoire de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière pour l'année 2014, le nombre de morts sur les routes en France a augmenté d'environ 5 %, après douze ans de baisse.

En octobre 2013, les experts du Conseil national de la sécurité routière, le CNSR, ont préconisé de réduire la vitesse réglementaire sur le réseau bidirectionnel, c'est-à-dire sans séparateur entre les deux sens de circulation. Le Gouvernement s'est prononcé au mois de décembre dernier devant le CNSR en faveur de l'expérimentation d'une baisse de la limitation de 90 à 80 kilomètres-heure sur le réseau secondaire en 2015.

L'incidence sur les vies humaines d'une telle mesure doit être précisément analysée et prise en compte. Selon l'institut suédois des routes, une diminution de 1 % de la vitesse moyenne entraîne une baisse de 4 % du nombre des accidents mortels.

En outre, l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, a publié une étude au mois de février 2014 relative aux conséquences des réductions de vitesse sur la qualité de l'air aux termes de laquelle au-dessus de 70 kilomètres-heure, les limitations de vitesse ont un effet plutôt positif sur les émissions de particules et d'oxydes d'azote, alors qu'en dessous, cet effet est plutôt négatif, même si cette deuxième conclusion est plus complexe à analyser.

Plutôt qu'un énième rapport, il nous semble nécessaire, à ce stade, de disposer du bilan de l'expérimentation concrète qui sera menée cette année sur le réseau secondaire.

C'est pourquoi la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Avis défavorable, pour les mêmes raisons.

M. le président. La parole est à M. Gérard Miquel, pour explication de vote.

M. Gérard Miquel. Ayant géré pendant des années les routes départementales, j'estime que cette expérimentation devrait être conduite en Île-de-France. Dans les zones rurales, les limitations de vitesse devraient être définies en fonction de la qualité de l'itinéraire routier. Sur certaines routes départementales absolument rectilignes, il est possible de rouler à 100 kilomètres-heure sans risque, quand, sur d'autres, 90 kilomètres-heure est une vitesse bien trop élevée. Laissons un peu de responsabilité à l'automobiliste !

Quand j'emprunte l'autoroute, j'aime bien rouler à 130 kilomètres-heure, et cette vitesse me paraît parfois un peu trop lente, notamment lorsque j'effectue le trajet entre Cahors et Paris. Une vitesse plus réduite est impensable. Mes chers collègues, si vous tous étiez aussi éloignés que moi de la capitale, vous le comprendriez !

Quand on part en vacances, on a le temps. Mais ce n'est pas le cas quand on travaille ! Il faut laisser à l'automobiliste la possibilité de rouler à la vitesse qui convient à l'itinéraire qu'il emprunte. N'en rajoutons pas !

J'étais rapporteur spécial du budget de la sécurité routière et j'ai organisé des colloques sur le sujet des années durant. Nous avons fait de gros efforts, c'est vrai. Nous avons éliminé les obstacles latéraux, qui sont responsables d'un grand nombre de morts et qui doivent être supprimés autant que possible : on ne doit pas hésiter à abattre un platane. Or, pour ma part, je rencontre les pires difficultés pour cela, parce que les associations de défense de l'environnement crient haut et fort qu'il faut protéger les arbres. Mais j'ai beaucoup pratiqué cela dans mon département : entre une vie humaine et un arbre, je choisis la vie !

Arrêtons de penser que la diminution de la vitesse va réduire le nombre de morts sur la route : certains accidents sont dus à l'alcool, d'autres à la perte de contrôle du véhicule par des personnes âgées !

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Cet amendement a le mérite de soulever un problème de société. Je souscris aux propos de Gérard Miquel concernant les mesures qui sont prises, ici et là, par les services de l'État ou des collectivités territoriales.

Mais la sécurité routière, c'est surtout le respect des autres, qui découle du comportement des usagers. C'est un combat permanent ! La limitation de la vitesse est, certes, une piste de réflexion respectable, cependant je ne suis pas persuadé qu'elle soit décisive. Ce sujet n'est pas simple.

Cela étant, lier la préservation de l'environnement et la lutte contre l'insécurité routière est très important, et tout le monde doit y travailler chaque jour !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 738.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Madame la ministre, mes chers collègues, il est minuit. Je vous propose d'achever l'examen du titre III ce soir, comme le souhaite la commission du développement durable.

La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. Monsieur le président, après avoir consulté les représentants des différents groupes politiques, je peux dire

que nous sommes même prêts à poursuivre nos travaux jusqu'à zéro heure trente, ce qui nous permettrait d'entamer l'examen du titre IV.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

Article 18 bis

① I. – L'article 4 de la loi n° 2014-110 du 6 février 2014 visant à mieux encadrer l'utilisation des produits phytosanitaires sur le territoire national est ainsi modifié :

② 1° À la fin du I, la date : « 1^{er} janvier 2020 » est remplacée par la date : « 1^{er} janvier 2017 » ;

③ 2° Le II est complété par les mots : « , à l'exception du IV de l'article L. 253-7 du code rural et de la pêche maritime, qui entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2017 ».

④ II. – *(Supprimé)*

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements identiques.

L'amendement n° 143 est présenté par M. Daudigny.

L'amendement n° 211 rectifié *quinquies* est présenté par MM. Pointereau, Mouiller, Guéné et Lefèvre, Mme Cayeux, M. Perrin, Mme Lamure, M. Trillard, Mme Troendlé, MM. Vogel, Bockel et Houel, Mme Gatel et MM. Vaspart, Cornu, Doligé et Dallier.

L'amendement n° 381 rectifié est présenté par MM. Gremillet et Raison.

L'amendement n° 397 est présenté par Mme Primas.

L'amendement n° 418 rectifié *bis* est présenté par MM. César, Bignon, B. Fournier, Emorine et Bonhomme.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

L'amendement n° 143 n'est pas soutenu, non plus que les amendements n°s 211 rectifié *quinquies*, 381 rectifié, 397 et 418 rectifié *bis*.

L'amendement n° 814, présenté par MM. Labbé, Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Avant l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - À la première phrase du second alinéa du 2° de l'article 1^{er} de la loi n° 2014-110 du 6 février 2014 visant à mieux encadrer l'utilisation des produits phytosanitaires sur le territoire national, après le mot : « forêts », sont insérés les mots : « , des voiries ».

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Cet amendement vise à compléter la loi du 6 février 2014 par une interdiction pour les personnes publiques d'utiliser des produits phytosanitaires pour l'entretien des voiries, hors les exceptions déjà mentionnées dans la loi.

Cette extension du champ de l'interdiction est un impératif environnemental : les sols artificialisés et *a fortiori* les voiries étant imperméables, les produits épandus se dispersent rapidement dans l'environnement ou compliquent l'épuration des eaux usées.

Certains de mes collègues seront ici tentés de dire que l'on ne sait pas faire, que cela coûte trop cher, que cela demande plus de main-d'œuvre. Mais le conseil général de Haute-Garonne est d'ores et déjà passé en « zéro phyto » pour l'entretien des bords de route. De même, la Haute-Vienne a supprimé 95 % des volumes de pesticides dans ses opérations et accompagne les communes dans la démarche « zéro phyto ». Et je pourrais multiplier les exemples.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, c'est faisable, cela se fait déjà, et c'est positif. Aussi devons-nous généraliser cette démarche.

Par ailleurs, je tiens à préciser que la loi Labbé prévoit des dérogations permettant de traiter exceptionnellement des zones en cas d'invasion par des ravageurs ou des espèces végétales invasives. Je sais que nombre de nos collègues s'inquiètent, notamment, du développement de l'ambrosie. Qu'ils soient donc rassurés sur ce point !

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Mon cher collègue, je vous annonce une bonne nouvelle : votre amendement est satisfait par le droit en vigueur, raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir le retirer ! (*Sourires.*)

En effet, l'arrêté du 12 septembre 2006 relatif à la mise sur le marché et à l'utilisation des produits visés à l'article L. 253-1 du code rural et de la pêche maritime, c'est-à-dire les produits phytosanitaires, encadre les règles d'épandage, notamment, concernant les zones non traitées. Il prévoit qu'il est interdit d'épandre, de vider ou rincer des produits phytosanitaires « à moins de 50 mètres des points d'eau, des caniveaux, des bouches d'égout ». La voirie est donc couverte par cet arrêté.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Si cela est évident, monsieur le rapporteur, autant le préciser dans la loi, ce sera clair pour tout le monde !

Le Gouvernement soutient bien évidemment cet amendement. D'ailleurs, nous avons lancé une opération « zéro phyto » dans tous les espaces publics, non seulement sur la voirie, comme cela mérite d'être rappelé, mais également dans les jardins, les écoles et les espaces verts.

Il est très important d'envoyer ce signal. L'avis favorable du Gouvernement rejoint d'ailleurs le vôtre, monsieur le rapporteur, dans la mesure où vous avez vous-même souligné que cela figurait déjà dans les textes : n'hésitons donc pas à le répéter !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 814.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 291 rectifié, présenté par Mme Bonnefoy, MM. Filleul, Aubey, Camani et Cornano, Mme Herviaux, MM. J.C. Leroy, Madrelle, Miquel, Poher et Roux, Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer deux paragraphes ainsi rédigés :

I bis. – L'article L. 253-8 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° Le second alinéa est supprimé ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« En cas de danger sanitaire grave qui ne peut être maîtrisé par d'autres moyens, la pulvérisation aérienne de produits phytopharmaceutiques pour lutter contre ce danger peut être autorisée temporairement par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement, de l'agriculture et de la santé. » ;

I ter. – Le 1° du *I bis* entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

La parole est à M. Gérard Miquel.

M. Gérard Miquel. Cet amendement vise à rétablir les alinéas relatifs à l'interdiction de l'épandage aérien de pesticides, supprimés par la commission du développement durable du Sénat.

L'article L. 253-8 du code rural et de la pêche maritime prévoit que les pulvérisations aériennes peuvent être autorisées par l'autorité administrative, pour une durée limitée, « lorsqu'un danger menaçant les végétaux, les animaux ou la santé publique ne peut être maîtrisé par d'autres moyens ou si ce type d'épandage présente des avantages manifestes pour la santé et l'environnement par rapport à une application terrestre ».

Or nous ne pouvons plus aujourd'hui occulter les dangers que représente ce type de pulvérisation, à commencer par le très fort risque de dissémination des produits répandus, qui vont bien au-delà de la zone visée, avec des conséquences pour la faune et la santé des habitants.

Il est donc temps de durcir cette législation, comme le prévoyait un amendement du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale, visant à n'autoriser les pulvérisations aériennes qu'en cas de danger sanitaire grave et par arrêté conjoint des ministres de l'agriculture et de l'environnement.

Par cet amendement, nous réaffirmons ainsi un principe clair, figurant à l'article L. 253-8 du code rural et de la pêche maritime, et repris lors de la conférence environnementale : la pulvérisation aérienne de produits phytopharmaceutiques est interdite. Nous sommes attachés à ce principe, auquel on ne doit pouvoir déroger qu'à de rares exceptions.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

Le présent amendement vise à ne permettre les dérogations qu'en cas de « danger sanitaire grave qui ne peut être maîtrisé par d'autres moyens » et par arrêté interministériel.

Cela complexifierait inutilement une procédure qui reste essentielle pour lutter contre la propagation des organismes nuisibles, dans des cas extrêmement ponctuels - vingt-huit dérogations ont été accordées en 2013 pour le riz et la vigne.

Outre le caractère juridiquement flou de la notion, peut-on m'expliquer ce qu'est un « danger grave » ?

La rigidification administrative introduite par le recours à un arrêté interministériel risque de remettre en cause la capacité de réaction rapide des agriculteurs dans la lutte contre les dangers pour la santé et l'environnement.

Enfin, je rappelle qu'une diminution de 77 % des surfaces traitées par épandage aérien a été constatée en cinq ans.

Pour aller un peu plus loin encore dans mon argumentation, je constate que l'alinéa proposé mentionne un danger qui « ne peut être maîtrisé par d'autres moyens », reprenant en cela la première partie du second alinéa de l'article actuel. Toutefois, la seconde hypothèse de dérogation a disparu : « ou si ce type d'épandage présente des avantages manifestes pour la santé et l'environnement par rapport à une application terrestre ».

Madame la ministre, vous soutenez une rédaction qui supprime une possibilité d'autoriser ce type d'épandage même s'il présente des « avantages manifestes pour la santé et l'environnement ». (*Mme la ministre le conteste.*) C'est écrit noir sur blanc ! Vraiment, je ne comprends plus ! Pourtant, c'est du français !

Vous comprenez pourquoi la commission du développement durable, qui tient à la santé de nos concitoyens, a décidé d'émettre un avis négatif sur cet amendement !

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

Mme Ségolène Royal, ministre. M. le rapporteur est très habile, mais l'épandage aérien de pesticides a vraiment des conséquences dramatiques. On ne peut pas reculer, même si nous savons toutes les pressions qui sont exercées pour que rien ne bouge.

À en écouter certains, on pourrait même continuer à utiliser des pesticides ou à procéder à un épandage aérien de pesticides à moins de 50 mètres des écoles. Il a fallu batailler pour obtenir cette limitation, mais l'interdiction de l'épandage de pesticides à 200 mètres des écoles et des maisons de retraite a été refusée, ...

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Oui, oui...

Mme Ségolène Royal, ministre. ... tout cela à cause des pressions exercées ! À l'heure actuelle, la distance minimale est de 50 mètres. Même une distance de sécurité de 200 mètres autour des hôpitaux n'a pas pu être mise en place. Et, lorsque des enfants sont intoxiqués, on invoque le hasard...

Aussi, rétablir une autorisation d'épandage aérien des pesticides, qui ont des effets sanitaires catastrophiques, reviendrait à envoyer un signal de faiblesse.

« En cas de danger sanitaire grave », on pourra procéder à l'épandage. Mais quel danger grave peut-il y avoir en France ? Il n'y en a pas. Quel danger grave justifierait tout d'un coup d'autoriser des avions à pulvériser de pesticides ? On ne cherche là qu'à prévoir une éventuelle possibilité d'intervention. Mais, vous le savez, l'épandage de pesticides ne saurait suffire à lui seul contre un danger grave.

Par ailleurs, la notion de « danger grave » est déjà un concept législatif.

C'est pourquoi il faut rétablir le texte adopté par l'Assemblée nationale, qui est déjà une version *a minima* de ce qu'il faudrait faire en la matière.

M. Jean Desessard. Oui !

Mme Ségolène Royal, ministre. Je souligne d'ailleurs qu'il a fallu attendre des années pour obtenir, dans les territoires d'outre-mer, l'interdiction de l'épandage aérien de pesticides dans les bananeraies.

M. Jean Desessard. Tout à fait !

Mme Ségolène Royal, ministre. L'épandage se faisait même directement sur les ouvriers qui étaient en train de travailler !

M. Jean Desessard. Eh oui !

Mme Ségolène Royal, ministre. Pour avoir respiré des produits phytosanitaires dégoûtants, certains souffrent toute leur vie de maladies dramatiques, qu'ils ont même transmises à leurs enfants.

M. Jean Desessard. Tout à fait !

Mme Ségolène Royal, ministre. Franchement, on ne peut pas reculer sur cette question.

D'ailleurs, dans la plupart des pays européens, la pulvérisation aérienne de pesticides est interdite ; la France est l'un des rares pays à y recourir encore. On doit donc aller plus loin.

L'interdiction de l'épandage aérien dans les 200 mètres a été complètement caricaturée. La profession agricole a prétendu que cette interdiction concernait toutes les habitations : elle avait calculé que des kilomètres carrés étaient interdits, ce qui était une désinformation totale. En réalité, il s'agissait de protéger les écoles, les maisons de retraite et les hôpitaux, donc des endroits sensibles.

Cette interdiction n'a pas pu être décidée, raison de plus pour ne pas aujourd'hui donner au lobby agricole, à quelques jours de l'ouverture du salon international de l'agriculture, la satisfaction symbolique d'avoir gagné.

Mesdames, messieurs les sénateurs, c'est en étant fermes et clairs sur les principes que nous pouvons les faire respecter !

Ce n'est pas servir l'agriculture que de défendre de telles idées. Au contraire, cela dégrade son image et suscite la méfiance des consommateurs à l'égard de ce qu'ils mangent.

Mme Évelyne Didier. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission des affaires du développement durable. Madame la ministre, le lobby dont vous parlez a été très intelligent : il n'a exercé aucune pression sur moi ; il ne m'a même pas abordé, et il a eu raison !

J'entends tout à fait ce que vous dites. En tant que maire, je suis sûr que, si un produit dangereux était épandu sur une cour d'école de ma commune, mes concitoyens réagiraient négativement, tout comme moi, d'ailleurs, qui suis aussi père et grand-père.

Mais la limitation des 50 mètres ou des 200 mètres n'est pas la question ici. Pour ma part, je me suis borné à analyser le corps du texte proposé. Or, je le répète, je ne comprends pas que vous supprimiez le membre de phrase « ou si ce type d'épandage présente des avantages manifestes pour la santé et l'environnement ». Si ce cas a été prévu, c'est qu'il doit se produire, même de façon exceptionnelle.

Vous avez relevé ma grande habileté, madame la ministre, mais la vôtre n'est pas moindre...

Mme Ségolène Royal, ministre. Mais ce que j'ai dit est vrai !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Je comprends parfaitement votre préoccupation de limiter l'épandage à 50 mètres, 100 mètres ou 200 mètres de certains lieux sensibles, mais c'est la rédaction de l'amendement qui me pose problème.

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Ce samedi commence bien... (*Rires.*)

J'ai apprécié le propos de Mme la ministre qui, outre une argumentation solide en faveur de l'amendement, a parlé de symbole.

En effet, on ne peut plus laisser perdurer des autorisations qui ne sont pas justifiées. Les cas sont très rares, il y a donc du symbolique dans tout cela. Si l'on maintient ces autorisations dans la loi, cela signifie que l'épandage aérien reste possible. Dans le cadre de l'examen de ce projet de loi, il est souhaitable d'affirmer que l'on ne peut plus laisser faire. Si l'on prévoit des exceptions, rien ne bougera.

Je vous remercie, madame la ministre, du volontarisme qui est le vôtre. Cette loi doit marquer un nouveau départ !

M. le président. La parole est à M. Gérard Miquel, pour explication de vote.

M. Gérard Miquel. Je voterai bien entendu cet amendement, puisque je l'ai présenté, et je pense que les explications de Mme la ministre finiront de convaincre un grand nombre de nos collègues.

J'ai beaucoup évolué sur ce sujet. J'ai commis il y a quelques années un rapport sur l'eau ; j'ai ainsi eu l'occasion d'aller en Guadeloupe et en Martinique.

J'ai vu comment l'on traitait les bananeraies : l'hélicoptère passait au-dessus des plants et arrosait purement et simplement les personnes qui travaillaient, avec du chlordécone, à l'époque. *(Mme la ministre le confirme.)*

J'ai vu l'état de la nappe phréatique. J'ai vu les unités de traitement à charbon actif destinées à récupérer ces produits, que l'on entassait dans des bennes. Quand il y en avait trop, on allait vider les bennes à la mer...

Comment obtenir la même précision d'épandage avec un hélicoptère et avec un tracteur ou une autre méthode de traitement terrestre ? Qu'il y ait un peu de vent, ces produits se dispersent et sont absorbés par d'autres plantes, ou par les êtres humains qui se trouvent à proximité.

Il ne faut donc utiliser ce mode d'épandage qu'en cas de force majeure, pour des situations bien précises, et avec des autorisations. Il faut l'interdire pour l'agriculture en général, et notamment pour la production extensive.

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur pour avis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Je veux bien tout entendre, mais, en l'état de votre rédaction, mon cher collègue, vous autorisez l'épandage aérien « en cas de danger sanitaire qui ne peut être maîtrisé par d'autres moyens ». Quelle est la différence ?

Mme Ségolène Royal, ministre. L'autorisation dépend désormais d'un arrêté interministériel !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Avant, le préfet, maintenant l'arrêté interministériel ! Dans tous les cas de figure, vous maintenez la possibilité de recourir à l'épandage aérien. Il faudrait que vous alliez jusqu'au bout de votre logique et que vous écriviez : « L'épandage aérien est interdit. »

Mme Ségolène Royal, ministre. Est-ce un sous-amendement que vous proposez ?...

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. Au moins, ce serait clair. Mais, là, vous maintenez la possibilité d'autoriser l'épandage aérien, en y mettant simplement un verrou un peu plus fort, un arrêté interministériel, ce qui, sur le fond, ne change rien.

Si on lit l'amendement comme il se doit, c'est ainsi qu'il faut le comprendre. Ou alors je ne sais plus parler français !

Madame la ministre, mes chers collègues, je comprends tout à fait que l'on souhaite interdire cette méthode d'épandage dont j'ai pu moi aussi constater les effets, notamment dans les bananeraies, mais alors allez jusqu'au bout de votre raisonnement !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 291 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix, modifié, l'article 18 bis.

(L'article 18 bis est adopté.)

TITRE IV

Lutter contre les gaspillages et promouvoir l'économie circulaire : de la conception des produits à leur recyclage

Article additionnel avant l'article 19

M. le président. L'amendement n° 626 rectifié bis, présenté par Mme Jouanno, M. Tandonnet et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Avant l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement soumet au Parlement, tous les cinq ans, un plan de programmation des ressources nécessaires aux principaux secteurs d'activités économiques, qui permettra d'identifier les ressources stratégiques en volume ou en valeur, et de dégager les actions nécessaires pour protéger notre économie.

La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Trois dispositions nous tenaient particulièrement à cœur, l'une sur la liberté d'expérimentation des collectivités territoriales, une autre sur la pente de la contribution carbone – ces deux propositions n'ont pas été votées – et la dernière, que nous défendons avec cet amendement, sur la nécessité pour la France, parallèlement au plan de programmation des énergies, de se doter d'un plan de programmation des ressources.

J'attire une nouvelle fois votre attention sur ce sujet, totalement absent du projet de loi à ce stade, et de la plupart de nos discussions en général.

Plusieurs rapports montrent que la question de la disponibilité des ressources, singulièrement pour notre pays mais, au-delà, pour toute l'Europe, va se poser de manière cruciale dans les prochaines années : le rapport « France 2025 », le rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective sur l'enjeu des terres rares et deux rapports de la Commission européenne.

Cet enjeu concerne les ressources de base, notamment celles de construction, et les ressources agricoles. En Chine, le taux de croissance moyen de la consommation de produits tels que le nickel, le cuivre et l'acier est supérieur à 15 % par an. En 2025, la Chine consommera 50 % de ces matières premières à travers le monde.

J'évoquerai les ressources dites « mineures ». On les appelle ainsi, car leur volume est relativement faible ; elles ne sont pas recensées comme stratégiques, mais elles contiennent des matières qui, elles, le sont, comme les terres rares, le tantale, le gallium. Se pose à cet égard la question du monopole de quelques pays sur ces ressources et de notre incapacité à les récupérer par les dispositifs de recyclage, notamment.

Aujourd'hui, aucun pays en Europe n'a de vision prospective sur ses besoins et sur la disponibilité de ces ressources. Le Commissariat général à la stratégie et à la prospective l'a dit explicitement dans ses conclusions : nous avons besoin d'un programme d'investissement, et nous devons nous en doter rapidement, sachant qu'il faut environ dix ans pour le mettre en œuvre.

De la même façon que nous nous engageons pour le plan de programmation de l'énergie, nous demandons très simplement par cet amendement que l'on s'engage en faveur d'un plan de programmation des ressources, afin d'identifier celles qui sont stratégiques pour notre économie. Quatre secteurs d'activité, qui représentent plus de 33 % de notre produit intérieur brut, dépendent directement des ressources mineures.

Il faut donc recenser les ressources stratégiques, envisager de manière prospective leur disponibilité mondiale et se doter d'un plan d'investissement. Par exemple, pour les terres rares, ce plan devrait intégrer le recyclage, notamment *via* les déchets d'équipements électriques et électroniques, dits « DEEE » ou « D3E », et la constitution éventuelle de stocks stratégiques. Dans le domaine du recyclage, la Chine, qui, elle, se dote de stocks stratégiques, paie des fortunes pour racheter le cuivre.

Soit nous continuons à subir, et à regarder la situation se détériorer, mettant ainsi en péril des secteurs stratégiques de notre économie, soit nous anticipons, au minimum en posant la question.

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

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La commission a émis un avis défavorable.

Mme Chantal Jouanno. Nous n'avons pas vraiment débattu !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. La question de la gestion des ressources est un enjeu central pour la transition progressive vers une économie circulaire. J'ai moi-même voulu intégrer dans le texte, avec l'appui de la commission, une hiérarchie dans l'utilisation des ressources.

Sur la forme, je pense que, dans la mesure où il prévoit qu'un plan est soumis tous les cinq ans au Parlement par le Gouvernement, votre amendement s'apparente à une demande de rapport, ces rapports dont vous dites par ailleurs qu'ils ne sont jamais remis par le Gouvernement et dont vous souhaitez la suppression tout au long du texte.

Je ne suis pas sûr que le plan quinquennal soit la bonne solution. En revanche, il pourrait être intéressant de mener ce travail, important et utile, de recensement et de suivi des ressources au sein du ministère, ou dans une autre agence étatique, comme l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME.

Il serait souhaitable d'avoir effectivement une vision précise sur ces ressources, qui peuvent se révéler stratégiques. Faut-il un plan quinquennal pour cela ? Nous en doutons.

Plus pour des raisons de forme que de fond, l'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Ségolène Royal, ministre. Je suggère le retrait de l'amendement, mais il faut prendre en considération ce qu'il porte.

Madame Jouanno, le ministère travaille à une stratégie nationale sur les ressources. Je ne suis pas certaine, moi non plus, qu'un plan de programmation tous les cinq ans soit judicieux, car les choses évoluent très vite dans ce domaine.

Le projet de loi contient d'importantes avancées dans le sens de cette stratégie nationale, notamment en ce qui concerne l'utilisation des matériaux bio-sourcés. La table ronde de la Conférence environnementale relative à l'économie circulaire prévoyait l'élaboration d'indicateurs, afin d'optimiser l'utilisation des ressources, et la mise en place d'une concertation entre les parties prenantes, pour préfigurer cette stratégie nationale sur les ressources. Ces travaux sont en cours.

Le bon concept est celui d'une stratégie nationale sur les ressources, établie par le Gouvernement, une stratégie qui soit évolutive, et non figée tous les cinq ans. Il faut en effet être très attentif à la spéculation sur les terres rares, faire un état des lieux très rapidement, et intégrer les mouvements et les évolutions sur ces sujets.

Peut-être pourrait-on remplacer votre plan de programmation des ressources par cette stratégie nationale sur les ressources, qui est le bon concept.

Mesdames, messieurs les sénateurs, à l'orée de la discussion du titre IV, je souhaite m'exprimer sur l'économie circulaire.

Votre assemblée vient d'adopter le titre III, après plusieurs heures de délibérations, consacrant ainsi dans la loi le franchissement d'un pas important en faveur des transports propres.

Nous abordons le titre IV, et un article 19 qui inscrit pour la première fois dans notre droit le concept d'« économie circulaire », et qui le décline en objectifs quantifiés de prévention et de gestion des déchets, avec pour but de transformer les déchets en matières premières. C'est tout le sens de l'économie circulaire.

Sont ainsi prévues la réduction de 10 % de la quantité de déchets ménagers et assimilés par habitant en 2020 ; la réduction de 50 % de la quantité de déchets admis en décharge d'ici à 2025 ; la valorisation de 70 % des déchets du bâtiment ; l'augmentation de la quantité de déchets faisant l'objet d'une valorisation matière, pour les porter à 60 % en 2025 ; la réduction de 50 % de la quantité de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché ; la tarification incitative du service public de gestion des déchets, avec un objectif de 25 millions d'habitants concernés en 2025.

L'article 19 prévoit également des actions de lutte contre l'obsolescence programmée, des expérimentations sur l'affichage de la durée de vie des produits et la généralisation progressive du tri à la source des déchets organiques en vue de leur valorisation.

C'est une mutation très importante, dans un secteur économique riche d'emplois et d'entreprises. Si nous établissons des règles claires, ce texte accélérera les créations d'emplois, la lutte contre le gaspillage, les économies d'énergie et de matière, pour transformer les déchets des uns en matière première des autres.

La France prend de l'avance : aujourd'hui, aucun pays au monde n'a inscrit la notion d'économie circulaire dans son droit positif.

Je voudrais une nouvelle fois saluer les travaux de votre commission et de votre rapporteur. Ils ont amélioré le texte du Gouvernement tel que l'a adopté l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Je souhaite répondre à la Mme la ministre.

Je me réjouis avec elle de la façon dont les débats sur ce titre III se sont déroulés. Nous avons bien avancé, nous avons fait du bon travail, avec le souci de l'intérêt général, le sens des responsabilités, et un certain pragmatisme.

Nous avons beaucoup apprécié, madame la ministre, votre écoute, et l'hommage que vous venez de rendre au Sénat, en cette période de « Sénat *bashing* ». Quand un membre éminent du Gouvernement salue la qualité du travail de notre Haute Assemblée, je ne peux que m'en réjouir.

Nous commençons à l'instant l'examen du titre IV, très important, puisqu'il porte sur l'économie circulaire. C'est le titre qui a été le plus enrichi par les travaux parlementaires. Dans le texte du Gouvernement, ce titre comportait à l'origine quatre articles, concernant essentiellement les déchets. À l'issue des travaux de l'Assemblée nationale et de notre commission, trente-huit articles sont à examiner, qui offrent une vision beaucoup plus globale de la problématique de l'économie circulaire.

Car, et nous l'avons toujours dit, ce texte ne concerne pas seulement le mix énergétique, c'est aussi et surtout un texte de transition écologique. Il prend en compte un nouveau mode de vie et de fonctionnement, plus respectueux des ressources dans leur ensemble, et garant d'une véritable sobriété.

Permettez-moi d'exposer brièvement les principales avancées dont la commission du développement durable est à l'origine au sein du titre IV.

Nous introduisons, et c'est une première, une hiérarchie dans l'utilisation des ressources, similaire à celle qui existe pour le traitement des déchets. Nous avons également inséré dans le projet de loi un objectif de réduction de 50 % des quantités de produits facturés non recyclables mis sur le marché, et nous avons amélioré la définition de l'obsolescence, qui était assez imparfaite, en nous référant à celle de l'ADEME, ce dont Mme Jouanno se félicite sans doute, même si la satisfaire n'était pas notre motivation principale ! (*Sourires.*)

Par ailleurs, nous avons inclus dans le cahier des charges des éco-organismes l'expérimentation des dispositifs de consigne. Nous avons aussi supprimé l'interdiction de la vaisselle jetable, mesure dont la mise en œuvre nous a paru trop compliquée, mais nous avons maintenu la suppression des sacs en plastique.

Nous avons satisfait un souhait formulé de longue date par M. Miquel en étendant la filière de recyclage du papier à la presse, à l'exclusion, bien sûr, de la presse d'information générale. À l'inverse, nous avons retiré de la filière de recyclage le secteur de la maroquinerie, qui y avait été introduit par l'Assemblée nationale, afin d'épargner un grand nombre de problèmes à notre industrie.

Enfin, nous avons fixé des objectifs d'achat de papier recyclé ou issu de forêts gérées durablement par les collectivités territoriales.

Au total, nous avons voulu prendre des mesures à la fois ambitieuses, conformes aux politiques menées au niveau européen, mais aussi inspirées par le réalisme et le pragmatisme.

M. le président. Je rappelle que nous en sommes à l'amendement n° 626 rectifié *bis*.

La parole est à Mme Chantal Jouanno, pour explication de vote.

Mme Chantal Jouanno. Après avoir esquivé les questions, majeures, de la fiscalité et des pouvoirs des collectivités dans le domaine de l'expérimentation, voilà que nous esquivons un troisième sujet, non moins important : les ressources stratégiques nécessaires à nos principaux secteurs d'activités économiques.

Monsieur le rapporteur pour avis, je regrette, mais nous n'avons jamais débattu de cette question en commission : les amendements qui s'y rapportent, en particulier celui-ci, ont été examinés en quelques secondes. Nous avons consacré beaucoup plus de temps à délibérer sur le point de savoir s'il convenait ou non d'exclure la maroquinerie des filières de responsabilité élargie du producteur.

Les ressources stratégiques, nous n'en avons pas du tout débattu en commission, et je constate que nous n'en avons pas davantage débattu ce soir !

La question soulevée par l'amendement n° 626 rectifié *bis* ne se confond en aucune façon avec celle de l'économie circulaire, même si cette économie peut être l'un des moyens de résoudre le problème des ressources. Il s'agit ici d'élaborer une vision stratégique des ressources.

Mme la ministre a essayé d'apporter une réponse à ce problème, puisque le Gouvernement a décidé de définir une stratégie nationale dans ce domaine, ce qui est une très bonne chose. Il serait très utile que le Parlement puisse débattre régulièrement de cette stratégie nationale. En effet, il est essentiel d'adopter une vision prospective en matière de ressources, pour protéger des secteurs économiques stratégiques, en particulier la chimie, la pharmacie, l'aéronautique et l'automobile, qui sont directement concernés.

Sans doute, l'heure est avancée, car chacun a voulu s'exprimer ; je constate simplement que nous n'avons pas débattu de la question des ressources.

M. le président. La parole est à M. Gérard Miquel, pour explication de vote.

M. Gérard Miquel. Le problème de la ressource que Chantal Jouanno soulève est en effet majeur, et il est vrai que nous n'avons pas eu beaucoup le temps de l'aborder en commission. Or il est traité dans un grand nombre de pays, qui ont pris un peu d'avance sur nous en la matière.

De fait, nous allons devoir faire face à l'épuisement de certains gisements ; nous devons nous préparer à ces échéances, notamment en favorisant le remplacement de certains produits.

Mes chers collègues, savez-vous que, dans certains pays, on construit des bâtiments en considérant que, dans cinquante ou soixante ans, ils formeront un gisement de matières premières secondaires disponibles pour des réutilisations ?

Nous reparlerons lundi de l'énorme gisement de matières que représentent les déchets, qu'ils soient ménagers, issus du bâtiment et des travaux publics ou industriels. Ce gisement formidable est insuffisamment exploité, en particulier dans certains territoires. En effet, nous mettons trop facilement à l'incinérateur ou à la décharge les différents déchets. Ce système de traitement est condamné ! À l'avenir, nous devons recycler tous nos déchets, sans exception, notamment ceux qui sont issus du bâtiment et des travaux publics.

En ce qui concerne les déchets ménagers, la partie fermentescible devra être entièrement traitée par méthanisation ou compostage. Songez que certaines de nos terres n'ont pas vu de matières organiques depuis des décennies ! Elles seront bientôt épuisées, à force de recevoir des engrais chimiques.

M. Jean Desessard. Bravo ! Je ne reconnais plus le Sénat ! *(Sourires.)*

M. Gérard Miquel. L'heure est avancée et la séance sera levée dans quelques instants ; mais nous devons reprendre lundi le débat ouvert à juste titre par Chantal Jouanno.

Sans doute cette problématique vient-elle remettre en question quelque peu les solutions auxquelles nous sommes habitués. Pendant longtemps, j'ai entendu dire que l'incinération était la seule manière de traiter les déchets ménagers, sur quoi les grandes agglomérations ont construit de gros incinérateurs. Résultat ? Aujourd'hui, la collecte sélective entraîne des vides de four, faute de déchets en quantité suffisante.

Nous devons revoir tous nos systèmes de traitement et envisager la gestion des déchets du point de vue de l'économie circulaire. Ce secteur représente un gisement d'emplois dont nous ne mesurons pas l'ampleur aujourd'hui, parce que nous cédon à la facilité. À l'avenir, nous devons trouver des utilisations locales à ces matériaux issus des déchets et pratiquer le plus possible l'économie circulaire.

Pour commencer, il faudra éviter de mettre en place des équipements qui vont à l'encontre du principe de l'économie circulaire. Ainsi, la Commission de régulation de l'énergie a autorisé, après un appel à projets, la construction d'une centrale à biomasse à Gardanne. Dire que cette énorme installation va vider toute une région de sa biomasse et mettre en péril l'équilibre de certains autres outils, comme les réseaux de chaleur, qui devront chercher des produits en Allemagne, en Autriche ou au Canada ! Ce projet est déplorable, et je trouve inconcevable que de l'argent public ait servi à le financer !

Il faut faire confiance aux initiatives prises à l'échelon local, tout en ayant une vision stratégique et en menant les différentes actions au niveau pertinent.

Lundi, nous devons reprendre le débat sur ce sujet passionnant.

M. Jean Desessard. Très bien !

M. le président. Merci, mon cher collègue, pour cette explication de vote. *(Sourires.)*

La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Monsieur le président, mes chers collègues, je constate que l'on n'a pas répondu à Mme Jouanno, qui a posé une véritable question.

Monsieur le président de la commission du développement durable, je propose que nous organisions des auditions afin de dresser un état des lieux. Nous avons besoin de savoir comment la France réfléchit au problème et comment le Bureau de recherches géologiques et minières travaille.

La question soulevée par Mme Jouanno est, certes, liée au problème des déchets, dont M. Miquel a eu raison de souligner que nous devons reparler, mais il faudra aller plus loin et élaborer une véritable stratégie. Je n'imagine pas une seconde que la France n'ait pas réfléchi à son approvisionnement en produits pétroliers pour les dix ou quinze ans à venir. Qu'en est-il pour les terres rares et pour les autres ressources qui nous sont absolument nécessaires ?

Si notre président de commission en est d'accord, je propose que nous nous mettions au travail !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 626 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 19.

Mes chers collègues, compte tenu de l'heure, il serait déraisonnable d'entamer l'examen de l'article 19.

Nous avons examiné cent quatre-vingt-trois amendements au cours de la journée ; il en reste cinq cent six.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

10

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 16 février 2015, à seize heures et le soir :

Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif à la transition énergétique pour la croissance verte (n° 16, 2014-2015) ;

Rapport de M. Ladislav Poniatski, fait au nom de la commission des affaires économiques (n° 263, 2014-2015) ;

Texte de la commission (n° 264 rectifié, 2014-2015) ;

Avis de M. Louis Nègre, fait au nom de la commission du développement durable (n° 244, 2014-2015) ;

Avis de M. Jean-François Husson, fait au nom de la commission des finances (n° 236, 2014-2015) ;

Avis de Mme Françoise Férat, fait au nom de la commission de la culture (n° 237, 2014-2015).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 14 février 2015, à zéro heure quarante.)

Le Directeur du Compte rendu intégral

FRANÇOISE WIART

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

*Possibilité d'effectuer un service civique
auprès des bailleurs sociaux*

N° 1038 – Le 19 février 2015 – **Mme Dominique Estrosi Sassone** interroge **M. le ministre de la ville, de la jeunesse et des sports** sur la possibilité d'élargir le service civique aux bailleurs sociaux.

Créé en 2010, le service civique est un engagement volontaire, pour les jeunes Français âgés de 16 à 25 ans, qui vise à renforcer la cohésion nationale et la citoyenneté. Depuis 2010, 81 000 jeunes de 16 à 25 ans ont participé à une mission, pour 80 % des cas dans le secteur associatif.

En février 2014, la Cour des comptes a souligné que la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 prévoit un objectif de montée en charge du dispositif qui s'est traduit par un budget de 170 millions d'euros pour 2015 et qui devrait atteindre 221 millions d'euros à l'horizon de 2017.

La Cour des comptes préconise donc la nécessité de trouver un certain nombre de missions nouvelles, sans toutefois créer un risque de substitution à l'emploi.

Parmi les neuf domaines d'intervention reconnus prioritaire par la Nation pour l'accomplissement d'une mission d'intérêt général, la solidarité répond aux missions que pourraient mener des jeunes au sein des organismes d'habitations à loyer modéré (HLM), dont les objectifs demeurent le droit au logement et la mixité sociale.

Ces missions auprès des bailleurs sociaux permettraient de renforcer l'intégration citoyenne des jeunes dans la vie municipale et les encourageraient à s'impliquer pour leur quartier. Elles renforceraient la prise de conscience de leur environnement, notamment par le respect des biens qui sont souvent dégradés de façon répétée au sein du parc social.

De plus, elles seraient un facteur d'insertion sociale, puisque, selon une étude de l'agence du service civique, 75 % des volontaires travaillent ou étudient après la fin de leur engagement.

Lors de sa conférence de presse du 5 février 2015, le président de la République a annoncé, d'une part, la création d'un service civique universel et, d'autre part, le fait que l'agence du service civique devra accepter la demande de mission de tout jeune à partir du 1^{er} juin 2015.

Elle lui demande donc s'il compte élargir les missions de service civique aux bailleurs sociaux pour les jeunes qui en formuleraient la demande et, si oui, comment il entend en répartir l'organisation au sein de ces organismes.

Avenir de l'industrie papetière

N° 1039 – Le 19 février 2015 – **M. Thierry Foucaud** interroge **M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique** sur l'action du Gouvernement face aux difficultés que rencontre la société finlandaise UPM Chapelle-Darblay, sur son site de Grand-Couronne, dans le département de la Seine-Maritime.

La papeterie UPM Chapelle-Darblay de Grand-Couronne, spécialisée dans la production de papier journal, est l'un des fleurons du savoir-faire français en matière de production de papier, à partir de déchets recyclés.

La gamme de ses produits couvre l'ensemble des besoins de la presse quotidienne ou gratuite. Une partie de la production est exportée dans le monde entier.

Soucieuse de la préservation de l'environnement, cette usine – qui emploie 400 salariés – utilise le transport fluvial, via l'axe de la Seine, pour livrer les grandes imprimeries parisiennes. Elle est également l'une des premières entreprises à avoir installé une chaudière fonctionnant à la biomasse sur son site.

Au moment où l'économie circulaire est au cœur des réflexions, l'annonce de la volonté de la direction de mettre fin à l'activité de sa machine « PM3 » qui produit le papier recyclé, est incompréhensible.

Outre les 196 emplois directs qui seraient supprimés du fait de cette décision, c'est, à court terme, l'existence même du site de production de Grand-Couronne qui est menacée.

Au-delà de la question de l'avenir du site de Chapelle-Darblay, c'est, plus largement, l'avenir de toute l'industrie papetière française qui est, aujourd'hui, menacé et, dans le même temps, tout l'avenir de la filière de recyclage du papier qui est pourtant un marché porteur et en pleine expansion.

Faute d'une volonté politique forte et de l'absence de filière de tri suffisamment organisée, il semble aujourd'hui impossible de produire en France de la pâte à papier 100 % recyclée destinée au papier de bureau de type « ramette ». Pourtant, un minimum de coordination dans la filière de tri permettrait, par exemple, de collecter spécifiquement le papier de bureau des sites comme la Défense ou des grandes entreprises et autres services publics comme la Poste, Électricité de France (EDF), la caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) ou encore les collectivités territoriales.

C'est d'ailleurs ce que, fait chaque jour, notre voisin anglais, en collectant dans le quartier de la City pour, ensuite, exporter en France la pâte à papier.

Le site de Chapelle-Darblay est tout à fait adapté pour accueillir ces transformations industrielles, moyennant quelques investissements qui seraient rentabilisés sur un très court terme avec le concours de la Banque publique d'investissement (BPI), permettant ainsi à la France d'organiser le recyclage de son papier, tout en préservant la filière industrielle papetière.

De même, le marché du papier « craft » est aujourd'hui en pleine expansion et les besoins sont forts sur le territoire national, d'autant que la récente loi sur la transition énergétique oblige, à compter du 1^{er} janvier 2016, à ne plus utiliser de sacs

plastiques. Pourtant, la machine « PM3 » que s'apprête à fermer le groupe UPM permet, entre autres, de produire ces sacs à moindre à coût.

Des possibilités évidentes existent pour éviter cette catastrophe industrielle que serait la fermeture de la « PM3 » de Chapelle-Darblay et méritent d'être étudiées.

Quelques mois après la fermeture de la raffinerie Pétroplus de Petit-Couronne, située en face de l'usine UPM, il ne peut se résigner à voir disparaître, au fil du temps, les industries sur le grand port maritime de Rouen.

C'est pourquoi il l'interroge sur les mesures concrètes que le Gouvernement entend mettre en œuvre, outre la nomination d'un chargé de mission au niveau national sur la filière cellulose, pour la sauvegarde des 196 emplois menacés à Grand-Couronne et, plus largement, pour l'avenir de l'industrie papetière du pays.

Prix du numéro : 3,90 €

